CADERNOS DA «SEARA NOVA»

SECÇÃO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Teoria Geral dos Descobrimentos Portugueses

A geografia e a economia da Restauração

(Comunicações apresentadas ao Congresso do Mundo Português — 1940)

POR

JAIME CORTESÃO

LISBOA
SEARA NOVA
1940

TEORIA GERAL
DOS
DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES

A GEOGRAFIA E A ECONOMIA
DA RESTAURAÇÃO

DO AUTOR

A Morte da Águia (poema heróico), 1909.
A Arte e a Medicina, 1910.
Esta História é para os Anjos (poema), 1912.
Sinfonia da Tarde (poema), 191 .
Daquem e Dalem Morte (contos), 1913.
Glória Humilde (poemas), 1914.
Cancioneiro Popular (Antologia precedida dum estudo crítico), 1914.
Cantigas do Povo para as Escolas (Selecção e prefácio), 1914.
O Infante de Sagres, drama em 4 actos, 1916 (3 edições).
Egas Moniz, drama em 4 actos, 1918 (2 edições).
Memórias da Grande Guerra, 1919 (3 edições).
Soror Mariana — Cartas de Amor — (Nova restituição e esbôço crítico), Rio de Janeiro, 1920.
Adão e Eva, peça em 3 actos, 1921.
Itália Azul, Rio de Janeiro, 1921.
A Expedição de Pedro Álvares Cabral, in-«História da Colonização Portuguesa no Brasil», sob a direcção de Carlos Malheiro Dias, Pôrto, 1922.
A Expedição de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil, Lisboa, 1922.
Divina Voluptuosidade (poemas), Lisboa, 1922.
Do Sigilo Nacional sôbre os Descobrimentos, in-«Lusitânia», n.° 1, 1924.
Le Traité de Tordesillas et la Découverte de l'Amérique. Comunicação lida em Roma ao XXII.° Congresso Internacional dos Americanistas, Lisboa, 1926. (Publicada também na Colecção das Comunicações ao Congresso, Roma, 1926).
Aperçu Historique (Sur l'Histoire du Portugal), introdução ao «Guide du Portugal» da Colecção dos «Guides Bleus», da Livraria Hachette, Paris, 1929.
L'Expansion des Portugais dans l'Histoire de la Civilisation, Bruxelles, 1930.
Os Factores Democráticos na Formação de Portugal, Introdução à «História do Regime Rupublicano em Portugal», sob a direcção de Luís de Montalvor, Lisboa, 1930.
Viagem de Diogo de Teive e Pero Vasquez de la Frontera ao Banco da Terra Nova, em 1452 (Resumo de algumas lições feitas na Universidade de Sevilha em 1932), in-«Arquivo Histórico da Marinha», n.° 1, Lisboa, 1933.
História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa (Tema de numerosos capítulos somando cêrca de 500 pág.), in-«História de Portugal», Ed. mon. sob a direcção de Damião Peres, Barcelos, 1931-1933.
A Crónica do Condestável de Portugal, adaptação, Lisboa, 1937.
The Precolumbian Discovery of America (Conferência realizada em 1936, no Centre International de Synthèse Scientifique, em Paris), in-«The Geographical Journal», Jan. 1937.
Expansão Portuguesa no Brasil (Série de cap. em curso de publicação), in-«História da Expansão Portuguesa no Mundo», sob a direcção de A. Baião, H. Cidade e M. Múrias, Lisboa, 1940.
Portugal na História da Humanidade, I vol. a sair do prelo, ed. Portucalense Editora, Barcelos.
Los Descubrimientos precolombinos de los Portugueses, ed. Salvat, Barcelona, no prelo.
Historia de Brasil, ed. Salvat, Barcelona, no prelo.
A Teoria do Segrêdo e os Descobrimentos Portugueses, ed. Inquérito, Lisboa, no prelo.
Cartas à Mocidade, ed. "Seara Nova", no prelo.

CADERNOS DA «SEARA NOVA»

SECÇÃO DE ESTUDOS HISTÓRICOS

Teoria Geral dos Descobrimentos Portugueses

A geografia e a economia da Restauração

(Comunicações apresentadas ao Congresso do Mundo Português — 1940)

POR

JAIME CORTESÃO

LISBOA
SEARA NOVA
1940

Ao confiar-nos a publicação imediata destas duas valiosas comunicações ao Congresso do Mundo Português, de 1940, o autor permite-nos torná-las conhecidas dum público vasto. Os grossos volumes em que se compilam as teses dos congressos destinam-se sobretudo aos estudiosos e eruditos. Um caderno de menos de cem páginas vai às mãos de tôda a gente. Jaime Cortesão condensou, nestes estudos, as ideas essenciais de muitos anos de investigação.

É um historiador que não necessita de realçar a probidade das suas considerações com uma austeridade de forma, severa e sacerdotal. A acumulação de factos e pormenores, em cuja rebusca queimou os olhos pelos arquivos de Simancas, Sevilha, Paris e Londres, flue com uma limpidez espontânea, que poderá servir de modêlo aos nossos historiadores, tantas vezes fastidiosos, confusos e vulgares.

As páginas finais dos dois trabalhos sobrepõem ao erudito o historiador, ao intérprete dos documen-

tos o cidadão de Portugal e do mundo, o homem que afirma no fecho do primeiro estudo: «O universalismo quere dizer movimento e comunhão de ideas; e o progresso duma nação está na actualização constante das suas tradições». Igual amplitude de concepção e interpretação animam as conclusões do segundo trabalho. Êsse alto interêsse humano constitue o maior valor das duas comunicações e assegura-lhes imediatamente, entre nós, uma expansão da maior utilidade educativa e social.

C. R.

TEORIA GERAL
DOS
DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES

Consideramos os Descobrimentos portugueses, pelas suas origens e derivações, como o zenite da história nacional, a base do nosso carácter de Nação, o fundamento e a afirmação mais terminante da sua independência. Eis por que apresentamos a êste Congresso o trabalho que vai ler-se.

Porque nos é difícil, dada a escassez do espaço concedido, fazer uma ou várias comunicações, de carácter original, sôbre factos históricos, perfeitamente documentados, decidimo-nos a bosquejar uma visão de conjunto, sôbre a história da expansão nacional. O volume das nossas investigações e a novidade dos seus resultados permitem-nos propor um quadro geral das causas, do processo de desenvolvimento, das conseqüências da expansão portuguesa. A vastidão do tema obriga-nos a debuxar apenas as linhas gerais, a traçar um esquema, formulado sumàriamente, e, por conseqüência, despojado, quási sempre, da demonstração lógica e da verificação documental.

Devemos advertir no entanto que êste resumo assenta, na sua maior parte, sôbre alguns trabalhos quási desconhecidos em Portugal, ou em

curso de publicação, no momento em que escrevemos: *Le traité de Tordesillas et la découverte de l'Amérique*, comunicação lida ao «XXII.º Congresso Internacional dos Americanistas», reünido em Roma, em Setembro de 1926; *The precolumbian discover of America*, conferência realizada em 1936, no Centre de Synthèse Scientifique, em Paris, e publicado em *The Geographical Journal*, de Londres, Janeiro de 1937; *Los descubrimientos precolombinos de los portugueses* e *História del Brasil*, (ed. Salvat, de Barcelona, no prelo); *A teoria do segrêdo e os Descobrimentos portugueses* (ed. Inquérito — no prelo); *Portugal na História da Humanidade* (ed. Portucalense Editora — no prelo). Como a guerra de Espanha interrompeu, não sabemos por quanto tempo, a impressão duns, e ignoramos até que ponto a guerra europeia poderá influir não só na publicação dos outros, mas em projectos de trabalhos ulteriores, não menos ameaçados pela carência editorial portuguesa, afigura-se-nos não ser de todo destituído de interêsse, sumariar as conclusões dêsses estudos.

A êste ensaio chamamos Teoria, por duas razões de carácter metodológico. Teoria, em primeiro lugar, porque pretende ser uma concepção metódica, verificada na história geral da expansão geográfica dos outros povos, e aplicada em seguida à interpretação dos Descobrimentos portugueses. Teoria igualmente, porque algumas das opiniões que vamos expor têm um carácter de hipóteses,

tanto mais quanto neste breve estudo não podemos comprovar algumas. Aliás, se a causalidade histórica, infinitamente complexa, faz até certo ponto da história, como dizia Renan, uma ciência conjectural, êsse carácter mais se acentua, como veremos, na história dos descobrimentos geográficos.

Escrevemos êste ensaio na consciência perfeita de que a sua concepção e conclusões, tão contrárias à versão clássica, vão levantar duma parte das pessoas que, em Portugal, se ocupam destes problemas, cepticismo e impugnação hostil.

O carácter muito particular da história dos descobrimentos levou-nos a aplicar ao seu estudo um método específico, que pode resumir-se em duas teorias: uma económica, e outra geográfica, completadas por uma concepção geral da história. A primeira, que dá às razões económicas a primazia na causalidade da expansão geográfica, e que podemos chamar a *teoria do segrêdo*, pode resumir-se nas seguintes induções, de carácter sociológico, tiradas, por comparação, da história geral:

Os grupos sociais, baseados no comércio marítimo, que iniciaram um novo sistema de expansão, tendem, para evitar a concorrência, a transformá-lo em monopólio e a defendê-lo tanto mais, quanto menor seja o volume social e a continuidade do domínio económico próprios, e maior a novidade dos instrumentos produtores e o número e o poder dos concorrentes.

Conforme a maior ou menor coexistência destas condições, assim os grupos comerciantes e marítimos utilizaram na defesa do monopólio:

I — *A limitação ou exclusão dos estrangeiros do meio social respectivo* (Veneza e Hansa);
II — *O sigilo na sua política, em especial, pelo sequestro de documentos* (Veneza e Holanda);
III — *A organização da espionagem nos países concorrentes* (por exemplo Veneza e Espanha);
IV — *A política do mare clausum, por meio de:*

a) *A difusão de lendas proibitivas* (por exemplo Cartago);
b) *O segrêdo geográfico* (Cartago, Noruega, Hansa, Egipto mameluco, Holanda);
c) *A organização política por meio de tratados e de limitação de zonas* (Cartago e Noruega);
d) *A aplicação de sanções violentas contra os transgressores* (Cartago, Hansa, Egipto mameluco, Holanda).

O segrêdo e tôdas as formas conexas da defesa astuciosa ligam-se a uma espécie de complexo de inferioridade que distingue os grupos sociais, que estamos estudando. Poderíamos, pois, ainda resumir estes princípios da seguinte forma:

Todo o grupo social baseado sôbre um novo sistema de expansão marítima tende, pela superação da defesa contra a concorrência, a estabelecer o

equilíbrio entre as deficiências do núcleo de origem e o âmbito da irradiação exterior.

Estes caracteres dão aos povos marítimos e descobridores uma fisionomia especial tão definida quanto a podem determinar a sua concentração social mais densa, o seu modo de vida e especialização técnica, o cosmopolitismo das influências e da cultura e um condicionalismo precário da segurança. Transposto e superado pelo Estado em realizações políticas, o instinto de defesa assumiu em certos povos marítimos a forma superior duma consciência colectiva. Só por si o monopólio implica quási sempre o segrêdo. Mas foi a exacerbação e hipertrofia dêsse sentido de defesa, ao sabor das variações no equilíbrio das fôrças, que levou aquêles povos às complexas invenções do sigilo e transformou o instinto em consciência e êste por vezes em psicose, isto é, numa exacerbação mórbida e destruidora.

Por via de regra, na história dos povos descobridores observam-se lacunas ou obscuridades, por carência organizada de documentos. Não só muitos factos deixaram de ser registados deliberadamente, mas o próprio sequestro de documentos, dificultando em extremo a sua difusão, preparou o seu desaparecimento para sempre. (Ex. colecção das relações dos embaixadores de Veneza durante os séculos XV e XVI).

Em relação à crítica histórica, a política de sigilo limita a possibilidade de afirmar; introduz, por vezes, um elemento de probabilidade, que

não é lícito pôr de parte na reconstituïção do passado; e impõe o exame crítico de tôdas as fontes à luz das condições que poderiam levar o autor a esconder ou desfigurar a verdade.

Essas mesmas necessidades exegéticas, aconselham a estudar, ao lado da economia, a geografia dos descobrimentos. E' costume dizer-se que as ciências da Natureza têm sôbre as ciências morais, em cujo número se conta a história, a imensa vantagem de poderem verificar constantemente, pela observação e a experiência, os factos que lhes servem de base. Não esqueçamos que a história dos Descobrimentos, se não é uma ciência experimental, é a história das experiências duma ciência experimental ou de observação, a geografia. Todos os resultados destas experiências, os conhecimentos geográficos, na sua mais ampla acepção, estão hoje definitivamente estabelecidos. Ora da mesma história universal podemos induzir a seguinte regra geral:

O movimento de expansão marítima e de povoamento inter-continental ou insular foi determinado, tanto por certas concepções geográficas, meramente especulativas, como, e principalmente, pelas relações de proximidade geográfica, mais ou menos acentuadas pelos ventos e correntes, ou seja, as estradas marítimas. (Indonésios e polinésios no Índico e no Pacífico; os normandos e Colombo no Atlântico).

De sorte que a primeira das provas e única infalível, em história da geografia, é o acôrdo entre

o descobrimento e o descoberto. Se existe, além do acôrdo entre a acção e a especulação, não só o acôrdo geral de proximidade e direcção, mas o local, todos os mais documentos ou provas são dispensáveis.

Poder-se-ia supor, depois do que dissemos, que para nós tôda a causalidade da expansão geográfica se resume nos factores económicos e geográficos, quere dizer, nas relações gerais de produção e nas determinantes físicas que as podiam influir. Não é assim. As primeiras são apenas, a nosso parecer, uma *ultima ratio*, uma causa permanente e *sine qua non*. Já Stuart Mill denunciava como viciosa a aplicação do «método geométrico» ao estudo dos fenómenos sociais, ou seja a sua explicação por uma causa única.

Na história das sociedades coexistem sempre uma constante económica e uma concepção espiritual da vida, de tendência mais ou menos variável, e de cujas reacções mútuas nasce o devenir histórico. A política representa a síntese daquelas duas fôrças, sôbre as quais actua por sua vez.

Portugal, durante o século XV, não era directamente interessado no comércio levantino das especiarias, nem atingira desenvolvimento no tráfico e nas técnicas comerciais, que justificassem, só por si, a iniciativa do descobrimento do caminho marítimo para a Índia. As origens dos descobrimentos portugueses, quer no seu aspecto económico, quer espiritual (não apenas religioso), só podem entender-se, quando considerado Portugal como parte

integrante e extremamente sensível da Cristandade, ameaçada progressivamente pelos Turcos, desde os começos do século XV. Esta última realidade, como observou J. Bensaúde, era então contundente e dramática. Vários factos, o primeiro dos quais a estada do Infante D. Pedro na côrte de Segismundo da Hungria, iniciaram os governantes portugueses no desastroso alcance da invasão otomana sôbre a economia e a civilização européias.

Foi à luz do que se passava no Levante que o Extremo-Ocidente ganhou a consciência da missão (empregamos propositadamente a expressão grandíloqua) *que as condições geográficas lhe apontavam.*

Por certos factos históricos, que supomos ter averiguado, aceitamos a tese de Bensaúde, que peca apenas por unilateral, de que o plano henriquino das Índias alvejava destruir o Islam no Oriente e se fêz em acôrdo tácito ou expresso com a política da Igreja.

A nosso ver, a genialidade do plano do Infante está em haver projectado conjuntamente a destruïção do Islam nas fontes do seu poderio — finalidade católica, isto é, ecuménica, e substituí-lo no monopólio do tráfico oriental — objectivo estrictamente português — fundindo assim, desde logo, o conceito nacional e o universal, e atribuindo a Portugal uma missão cosmopolita. Aqui e na origem se encontram os fundamentos, o carácter e a definição da nacionalidade.

Notemos desde já que a expansão portuguesa

se desenvolve perfeitamente de acôrdo com a teoria geral que acabamos de esboçar.

Quando, em primeiro lugar, deitamos um rápido olhar à história de Portugal, e meditamos na espantosa escassez do seu volume social, durante o século XV, comparada com o imenso e rápido âmbito que toma a sua expansão; na vizinhança dum concorrente, quási décuplo em potencial demográfico; em que o monopólio do comércio marítimo em Portugal data de 1443 e foi sucessivamente renovado ou ampliado em 1456, em 1470, em 1480 e em 1481; nas incursões agressoras e progressivas aos mares da Guiné desde os meados do século XV por espanhóis e flamengos; em que Veneza e a Hansa, potências de monopólio defendido pelo segrêdo, exerceram sem dúvida uma iniciação e influência cultural sôbre os portugueses; finalmente, na excepcional capacidade política dalguns dos primeiros monarcas ou dirigentes da dinastia de Aviz; isto é, em que se realizam na história da expansão portuguesa as condições *óptima* que determinam o monopólio e os métodos da sua defesa, resulta um contra-senso que nem o infante D. Henrique nem D. João II tenham praticado a política de segrêdo. Tal contra-senso não se deu.

A política de segrêdo começa com a tomada de Ceuta, cuja expedição foi preparada durante anos, com manobras e *mises-en-scène*, descritas por Azurara, e dum sigilismo tão hermético, que denunciam desde logo, além da preparação do ataque por surprêsa, a necessidade de se acautelar contra

os possíveis concorrentes e principalmente o mais próximo e vizinho. O segrêdo foi, além disso, um dos elementos essenciais de educação política dos infantes na côrte de D. João I; e a concorrência pertinacíssima de Castela começou, pelo menos, antes da primeira emprêsa de Tânger, em 1436. Já veremos que certos factos históricos demonstram a existência da política de segrêdo geográfico em tempos do infante D. Henrique. Que D. João II a praticou—facto recentemente contestado—é absolutamente inegável. Expressamente o declarou, na Abissínia, Pero da Covilhã ao P.e Francisco Alvares que lhe chama «pessoa honrada de merecimento e crédito» e seu «filho espiritual» ou seja de confissão, na sua *Verdadeira informação do Preste João.* O extraordinário viajante revelou-lhe que D. João II lhe pedira «em grande segrêdo»: «ir descobrir e saber do Preste João e onde se acham a canela e as outras especiarias que daquelas partes iam a Veneza». Acrescentemos que Rui de Pina, na sua crónica do mesmo rei, fala da viagem de Pero da Covilhã, mas atribue-lhe apenas como objectivo estabelecer relações de amizade e comércio com o Preste João. O que se escondia —torna-se patente—era o objectivo comercial, que se propunha violar dois monopólios, o de Veneza e o do sultanato mameluco do Egipto. O mesmo Rui de Pina, que conheceu a viagem de Bartolomeu Dias, como se depreende da sua crónica, não fala dela expressamente, nem dos seus resultados.

Aliás — facto eloqüentíssimo — conhece-se hoje um documento, ignorado, ao que parece, em Portugal, para o qual fomos o primeiro a chamar a atenção (in *The Precolumbian discovery of America*), espécie de alegação e protesto jurídico, mandado redigir pelos Reis Católicos, em 1499, logo após o regresso de Vasco da Gama do seu descobrimento. Aí se considera essa viagem como um acto de má-fé e manifesta violação das estipulações de Tordesilhas. Acusa-se, além disso, o rei de Portugal de querer alcançar a *Scitia* pelo Noroeste, ou mais cientificamente descobrir o caminho marítimo para a Índia, pela passagem do Noroeste, contornando a Groenlândia pelo Ocidente. («...fue engaño por haverse fecho contra la intencion del dicho asiento y en quebrantamiento del, en el qual esta prometido y aceptado por el dicho Rey de Portugal que se guardara segun en el se contiene, sin cautela, ni arte, ni engaño, ni simulacion, lo cual no ha cumplido asi el dicho Señor Rei Don Manoel, porque ha mandado navegar en India por la parte de Guinea y en la Scitia por la parte de poniente y al Setentrion allende del dicho limite o raya»). Segundo êste documento devia entender-se pela letra do tratado que os navios portugueses não podiam passar além da ponta terminal da África, «porque el cavo da Boa Esprança es el mojon y division de las dichas tierras». (África e Indias).

Êsse documento que, segundo cremos, não passou de intenção e dum primeiro impulso de despeito,

demonstra rotundamente que os Reis Católicos foram totalmente logrados quanto aos verdadeiros objectivos de D. João II — resultado assombroso de meio século de política de segrêdo, genialmente conduzida pelo *Príncipe Perfeito*, na sua última fase. Mas a política hermética de D. João II necessitou dum grande número de colaboradores discretíssimos, que reflectiam a consciência nacional das debilidades de estrutura do nascente império e da necessidade de as compensar pelo monopólio e o segrêdo.

Um dêsses colaboradores foi Duarte Pacheco, cujo *Esmeraldo de Situ Orbis* se pode definir por aquilo a que chamaremos o carácter criptográfico. Todo o seu trabalho assenta sôbre vários subentendidos. Certos factos enunciados supõem uma série de premissas presentes ao seu espírito, mas adrede escondidas ao leitor. O drama de Duarte Pacheco está em que, sendo um sábio, cuja verdade assentava, por conseqüência, sôbre um determinado processo de conhecimento, lhe era vedado expor o sistema respectivo de factos e razões, por imposição das conveniências do Estado. Nêle o homem de ciência e súbdito degladiavam-se. O próprio Duarte Pacheco exprimiu, por forma eloqüentíssima, ao abrir o capítulo em que inicia a história dos esforços do Infante D. Henrique, o seu paradoxo ético, com estas singulares palavras: «A razão não sofre que nós calemos aquelas cousas, as quais por serem verdade o coração deseja dizer». A obrigação de calar, imposta à razão in-

sofrida de Pacheco, explica o seu estilo subentendido.

Subentendido, para não falar senão dos passos essenciais, quando repetidamente atribue a D. Manuel o descobrimento da quarta parte (a América); subentendido, quando em 1505, revela — facto totalmente ignorado dos espanhóis — a continuidade continental das Américas desde 70° lat. N. até 28° 30′ lat. S.; subentendido, quando assinala a distância dêsse vasto continente em relação à Europa por uma mesma longitude, a que vai do meridiano de Lisboa ao de Tordesilhas; subentendido, quando faz passar êste último meridiano na América do Sul, por 30′ de lat. N. ou seja pela foz do Amazonas; subentendido, quando alude aos grandes trabalhos e despesas do infante D. Henrique, implicitamente referidas ao descobrimento da costa do Sudoeste africano (entre a Baía de Mossâmedes e o trópico de Capricórnio). ¿Que série de descobrimentos secretos supõem estas afirmações, em especial, pelo que se refere ao Infante e à continentalidade integral do Novo Mundo? E' o que vamos tentar perlustrar, tanto quanto o possam permitir as nossas investigações.

Adquirida a certeza indiscutível de que, pelo menos, desde o tempo de D. João II se observou uma política de sigilo, o primeiro cuidado do investigador será buscar as fontes complementares, entre as relações ou cartas geográficas dos espiões dos países concorrentes e dos pilotos ou técnicos portugueses e estrangeiros, que passaram de Portugal ao

serviço dessas nações. Dentre as fontes complementares, muito abundantes e insuficientemente estudadas, destacamos por mais importantes: as relações e notas de Colombo, as últimas reproduzidas por seu filho Fernando; os depoimentos dos *Pleitos* sôbre a viagem de Pero Vasquez de la Frontera, ao serviço do Infante D. Henrique; o mapa-mundi de Fra Mauro (1460), e no qual colaborou outro veneziano, Andrea Bianco; a alegação castelhana de 1499 contra as incursões dos navegadores portugueses nas Índias; as *Voyages Aventureux* e a *Cosmographie* de João Afonso. Nos arquivos de Sevilha lográmos descobrir documentos que, a nosso parecer, provam, irrefutàvelmente, que êste último era português e não francês, problema de há muito debatido. À luz desta certeza, fixámos a data de redacção da primeira das suas obras em c. 1527. A estas há que acrescentar as fontes árabes, referentes a viagens pre-Bartolomeu Dias; os depoimentos de origem hanseata, como as cartas de Carsten Grip e de Monetarius; os mapas portugueses chamados de Cantino e de Top Kapu; as cartas da escola luso-francesa de Dieppe e as luso-flamengas, etc., etc. Todos estes documentos modificam ou completam notàvelmente a historiografia oficial dos descobrimentos.

Comecemos por observar que os portugueses foram encontrar, e não só no Índico, uma ciência geográfica mais ou menos desenvolvida, que favoreceu a sua expansão. O Infante D. Henrique

deve ter conhecido pelos mandingas a existência das ilhas do Sal e Boavista, mencionadas já por geógrafos árabes anteriores e inscritas nalgumas cartas medievais; a localização aproximada de Sofala na costa oriental da África e a produção do ouro nas costas do gôlfo da Guiné *(Gôlfo da loro)*, ambas referidas no mapa de Fra Mauro; e a existência de populações cristãs na Groenlândia, do que terá resultado a adaptação portuguesa da lenda da Ilha das Sete Cidades.

Um carácter essencial distingue o plano henriquino do colombino. Colombo era um mediterrâneo, o Infante um atlântico. O primeiro media os mares pelo estalão daquele onde primeiramente ensaïara a sua vocação, e supunha que o Oceano que banha as costas da Espanha conduzia directamente à Ásia; o segundo admitia a existência de grandes terras interpostas, insulares ou continentais. Por outro lado, desde a primeira metade do século XV supunha-se que a Groenlândia estava ligada à Europa ou a esta e à Ásia. Daqui nasce na mente do Infante o duplo projecto de descobrir o caminho marítimo para a Índia pela passagem do Sudeste, isto é, a ponta meridional da África, e pelo Noroeste, isto é, contornando a Groenlândia pelo Ocidente. E se êste segundo projecto assentava sôbre uma errónea concepção geográfica, o mesmo sucedia com o primeiro, pois até à viagem de Bartolomeu Dias, imaginava-se — facto de extrema importância, — que o continente africano era muito menos extenso em lati-

tude. Que o primeiro plano date dos tempos henriquinos não temos dúvida: e temos por provável que a viagem de Diogo de Teive, em 1452, ao Banco da Terra Nova se ligue já então ao segundo.

Desde a chegada de Jaime de Maiorca, da família dos judeus Cresques (cuja cartografia revela conhecimentos amplos da geografia económica do Índico), a Portugal, c. 1420, e do regresso do Infante D. Pedro, em 1426, da sua viagem ao Levante, no pleno conhecimento da ameaça que os turcos representavam para a Cristandade e para o tráfico do Oriente, deve ter começado a fermentar no espírito dos dirigentes portugueses o projecto de alcançar a Índia pela passagem do Sudeste. Vinha de longe a idea. Em 1291, tentavam realizá-la os irmãos genoveses Vivaldi com fins comerciais; e, em 1304, o veneziano Marino Sanuto propunha aos príncipes cristãos a idea de atacar o Islam pelo Índico. Mais tarde, e com o conhecimento da existência dum reino cristão ao Sul do Egipto, a Cristandade esforçou-se afincadamente por obter a aliança religiosa e militar com o Preste João para realizar um ataque combinado ao sultão do Egipto. Êsses dois projectos conjuntos formam o plano do Infante D. Henrique. Supor o contrário é desconhecer totalmente a unidade cultural e o dinamismo expansivo da Cristandade, durante o século XV.

Em 1436, João Paleólogo, imperador de Constantinopla, encerrado na sua capital pelas armas dos turcos, que o ameaçavam de próxima destrui-

ção, vinha pedir aos príncipes do Ocidente um auxílio que o orgulho e o fanatismo bizantinos haviam por muito tempo repelido. A solução a êsse grave problema político, sob o duplo aspecto económico-espiritual, seria estabelecer a união das duas Igrejas romana e grega e volver os Estados cristãos em armas contra o inimigo comum. O Papa Eugénio IV foi mais longe e planeou a formação dum bloco de tôda a Cristandade, pela união, não só daquelas, mas também das Igrejas nestoriana das Índias e jacobita da Etiópia. As negociações demoraram. Em 1438 partia uma missão, delegada pelo concílio de Ferrara, para Constantinopla, a convidar o imperador Paleólogo a tomar parte nêle. Da numerosa delegação portuguesa a êsse concílio, ou melhor, série de concílios — Basileia, Ferrara e Florença, que se ocuparam dêsse problema, durante anos, e da qual fazia parte o conde de Ourém, sobrinho do Infante D. Henrique, foram destacados D. Antão, bispo do Pôrto, e o agostinho, Frei João de S. Tomé, para se incorporarem à embaixada que se dirigiu a Bizâncio. Nesse mesmo ano, o imperador, acompanhado do Patriarca de Constantinopla, de vinte bispos ou arcebispos gregos e dos deputados verdadeiros ou supostos dos outros patriarcas do Oriente, reüniu-se ao concílio. A 6 de Julho de 1439, era promulgado, em Florença, o decreto de união entre a Igreja de Roma e as orientais; mas só em Fevereiro de 1442, a nação etiópica foi recebida na comunhão da Igreja Universal.

Não obstante tratar-se mais dum artifício, ditado por motivos políticos e sob a ameaça prementíssima das circunstâncias, que duma unidade profunda, êsse mito da Igreja Universal e militante, com o objectivo tácito duma cruzada envolvente contra o Islam, torna-se uma das preocupações dominantes da Cristandade. Entretanto a ameaça otomana crescia de ano em ano. Em 1442 e 1445 o Papa Eugénio IV, sob a inspiração daquele pensamento, publicava duas encíclicas, chamando os cristãos unificados às armas contra os infiéis. Já antes, em 1443, pela segunda vez, e sob a mesma inspiração, lançara igualmente um apêlo a todos os príncipes da Cristandade para auxiliarem a emprêsa portuguesa contra os infiéis. Um e outras foram letra morta. É então que o Infante D. Henrique, apoiado pelo regente D. Pedro, faz seu o plano difuso da Cristandade, resolve concentrar em si e em Portugal, para lhe dar realidade, um pensamento, que estèrilmente se dispersava através do tempo e do espaço: alcançar as fontes produtoras da riqueza e poderio muçulmanos — o ouro do Sudão e de Sofala e as especiarias do Oriente — para com elas e com o auxílio das cristandades orientais (que então se imaginavam poderosas) atacar o Islam e libertar Jerusalém e os cristãos do Levante.

Êsse plano exigia a solução de duas questões prévias:

I — Chamar a si exclusivamente tôda a emprêsa para o que o Infante pede e obtém do Regente,

em 22 de Outubro de 1443, o monopólio do comércio das terras para além do cabo Bojador e o quinto e o dízimo de tôdas as mercadorias que de lá viessem, o que lhe permitiria dispor dos meios financeiros indispensáveis;

II — Realizar um inquérito geográfico e comercial sôbre o Mundo conhecido que lhe permitisse traçar com segurança o plano dos descobrimentos. Era igualmente indispensável tornar êsse plano secreto para atenuar a concorrência de Castela que, de ano para ano, se afirmava mais premente e tenaz.

Já em 1442 Antão Gonçalves, enviado às costas do Noroeste africano, levava o encargo de procurar notícias daquelas terras e, se fôsse possível, «das Índias e do Preste João», como refere Azurara; e trazia para Portugal pela primeira vez, como produto de resgate, alguns escravos negros e ouro em pó. Em 1444 nova expedição deixava João Fernandes entre os azenegues da Berbéria para colhêr, igualmente, e pelo menos, informações sôbre as vias do comércio através do Sahará. Em 1448, encontrava-se em Portugal um fidalgo dinamarquês, Valarte, ao serviço do Infante; e judiciosamente liga Larsen êsse facto com o inquérito geográfico do Infante sôbre as regiões do Norte e, em especial, da Groenlândia cristã. Da análise da crónica de Azurara, cotejada com outras fontes, concluímos que cêrca de 1445, o Infante enviou igualmente por terra e através do Egipto emissários seus aos países do Mar Vermelho e do Índico, à busca de notícias, que pudessem dar base

geográfica ao seu plano. Numa das misteriosas passagens da *Crónica da Guiné*, informa Azurara que os «vizinhos do Nilo», «que ocupam os têrmos da antiga Tebas», traziam naquele tempo vestidos com a divisa do Infante, especificando que as mulheres ostentavam jóias de ricos lavores de ouro e prata, que para ali tinham ido à custa do Infante e levadas pelos seus servidores, que tresmudavam «nos fins do Oriente as cousas criadas e feitas no Ocidente». Êsses servidores cremos nós que tenham sido principalmente judeus peninsulares, os quais, à semelhança dos mouros do Magreb, levavam certos produtos, como o mercúrio de Espanha e o piretro da Berbéria (coisas criadas no Ocidente) até aos mercados de Malaca (fins do Oriente). Uma das duas estradas comerciais, que comunicavam o Ocidente com o Oriente, e que figuram no atlas dos Cresques (1375-77), é a que, subindo o Nilo desde Alexandria até à região de Tebas (Keneb e Kous), atravessa daí por terra o istmo de Keneb, através do ouadi Hammamât, até Kosseïr, nas costas do Mar Vermelho. Um crítico contemporâneo supõe, ao contrário, que aquêle fim do Oriente era nas costas da Guiné, cêrca de 8 graus a ocidente do cabo de S. Vicente, e que o Infante mandava as jóias de ouro e prata às mandingas.

Sôbre os informes trazidos por êsses emissários ou fornecidos por Valarte e outros, esboçou o Infante o seu plano, que se modificou, ao sabor do condicionalismo físico dos mares e terras.

Tornam-se neste ponto indispensáveis algumas considerações sôbre a geografia dos descobrimentos portugueses:

I — Ao contrário do que afirmam historiadores ignorantes, os portugueses muito cedo iniciaram as viagens pelo largo e numa das zonas mais árduas e tempestuosas do Atlântico, o Mar dos Açôres.

II — As viagens de cabotagem, combinadas, aliás, sempre com derrotas pelo largo à ida ou no regresso, ao alcançar as costas da Guiné, depararam, desde o Senegal até ao gôlfo de Biafra, as maiores dificuldades à sua progressão. Ali, e em especial do Gâmbia para o Sul se faziam sentir as influências dessa parte do Oceano, tão apertado entre os dois continentes, e os contrastes das duas zonas diferenciadas de correntes e ventos regulares, que distinguem o Atlântico nos dois hemisférios, separadas por uma região oscilatória de calmas. No trôço da costa, que medeia entre o Gâmbia e o gôlfo da Guiné, as correntes e a calema arrastam os navios violentamente para a costa, semeada de bancos e recifes; e, desde o século XV, que as instruções náuticas recomendam o maior cuidado com a sonda nas cercanias da terra. Se as calmas sobrevinham e a âncora não garrava em fundo apropriado, o navio era lançado sem remédio à costa. Da relação de Diogo Gomez, se depreende que, nos primeiros tempos, emquanto os navegantes não reconheceram, um a um, os acidentes da costa e se não familiarizaram com êsses fenómenos, cuja gravidade não deminuía no

gôlfo da Guiné, os mesmos terrores que demoraram a montagem do Bojador, empeceram naquelas paragens o prosseguimento para o Sul. Desta sorte o reconhecimento metódico dos acidentes ignorados da costa, um após outro, era pràticamente impossível. As correntes, os ventos, as calmas, os recifes opunham-se à realização de semelhante intento. O descobrimento fez-se certamente por saltos, permita-se a expressão, deixando atrás de si largos hiatos do litoral inexplorado.

III — Desde as costas de Portugal, passando pelas Canárias e cortando o Atlântico Norte, uma estrada geográfica, fácil e natural, formada pelos alisados do NE. e as correntes das Canárias e equatorial do Norte, levava directamente às costas do Brasil, compreendidas entre o cabo de Santo Agostinho e as Gũianas, na avançada mais Oriental da América do Sul. Mas um navio, desconhecendo o jôgo das fôrças naturais à superfície do Atlântico, na sua zona equatorial e meridional, se se arrojasse das alturas de Cabo Verde em direcção ao Sul, conseguido que fôsse atravessar a zona das calmas, e desde que caísse na corrente equatorial do Sul e na zona dos gerais do SE., era com grandes probabilidades arrastado para as costas do Brasil.

É à luz dêstes factos que devemos estudar a história dos Descobrimentos. E, fundados nestas considerações, poderemos formular a seguinte teoria geográfica dos descobrimentos portugueses:

E' de presumir que os navegantes portugueses,

que ambicionavam descobrir a passagem do Sudeste pelo périplo da África, chegados que foram às costas da Guiné, embaraçados pelas dificuldades da exploração por cabotagem e conhecendo prèviamente o vasto chanfro do gôlfo da Guiné, como se depreende da cartografia contemporânea, mas habituados às audaciosas viagens longe das costas, tentassem rodear o continente pelo largo, utilizando, como antes, o jôgo dos ventos e correntes. Mas essa iniciativa, lógica e realizável, levá-los-ia, com grandes probabilidades, antes de alcançar as costas meridionais da África, a tocar no ângulo da América do Sul, sua extrema projecção para Oriente. Da mesma sorte os navegadores, que tentassem descobrir a passagem do Noroeste pela Ilha das Sete Cidades (Groenlândia), descairiam provàvelmente para Oeste, pelas dificuldades de calcular a direcção nas altas latitudes e pela enorme e persistente declinação da agulha magnética naquelas paragens — o noroestar —, cujo desconhecimento levava os navegantes a identificar um rumo próximo de ONO. com o de NO., conduzindo-os às costas da Terra Nova e do Labrador, avançada mais Oriental da América do Norte.

Foi sob a pressão do condicionalismo físico, tanto mais embaraçoso, quanto o seu desconhecimento não permitia dominá-lo, que, por meados do século XV, os técnicos do Infante, «alguns letrados», segundo nos informa Duarte Pacheco no *Esmeraldo*, conceberam o plano de tentar, por um largo salto, torneando a África «pelo golfão», do-

brar a sua parte terminal e alcançar o Índico. Esta concepção supõe o conhecimento da prolongação do continente africano até Sofala, facto sabido dos mercadores muçulmanos, e um dos mais prováveis resultados do inquérito mandado realizar pelo Infante no Índico.

O plano, revelado por Pacheco, foi pôsto em prática. Cêrca de 1453, as caravelas do Infante atingiram e exploraram o Sudoeste africano, ou seja, *grosso modo*, os litorais do Sul de Angola e do antigo Sudoeste alemão, até cêrca do trópico de Capricórnio. A fonte principal para o estudo dêsse descobrimento é o mapa de Fra Mauro. Aí se diz, em legenda inscrita sôbre o *Garbin*, isto é, o Sudoeste do Mundo e da África, que os portugueses afirmavam «haver circundado as praias do Sudoeste (da África), mais de 2.000 milhas além do estreito de Gibraltar, por tal forma que, persistindo em seguir nesse caminho, chegaram a pôr a proa ao Sul quarta de Sueste e, segundo os seus cálculos, passaram o meridiano de Tunes e alcançaram quási o de Alexandria, encontrando por tôda a parte boas praias, com pouco fundo e navegação bastante boa e sempre sem tormenta». Ao lado desta legenda, dá-se a essa parte da África a designação apropriadíssima de *Etiópia Arenosa*. Os caracteres geográficos assinalados nestas legendas, *e que denunciam as observações dum navegante*, aplicam-se, um por um e em conjunto, a um trecho único de tôda a costa ocidental africana, a que medeia entre a Baía de Mossâmedes e

o trópico de Capricórnio. Observemos que o excesso na longitude reaparece igualmente nos cálculos de Duarte Pacheco e nas primeiras cartas gerais da África, êrro que equivale, pois, a outra e preciosa identificação. O único elemento geográfico que se opõe a esta identificação é a distância, aliás vaga, «mais de 2.000 milhas». Mas os nossos estudos e investigações sôbre êste problema levaram-nos a esta conclusão: o desenho da África no mapa de Fra Mauro, representa um compromisso entre quatro fontes cartográficas diferentes: as cartas de marear italianas para o Mediterrâneo, perfeitíssimas; as cartas árabes para o Índico; um esbôço feito por monges abissínios para o interior da África; e as cartas atlânticas dos portugueses. Destas quatro fontes cartográficas, a abissínica era sem escala, pois nas terras do Preste João, ainda no século XVII se desconhecia qualquer padrão linear; a escala das cartas portuguesas contava-se por léguas; nas outras duas por milhas, mas as árabes muito maiores do que as venezianas. O desenho do frade de Murano representa uma tentativa absurda de resolver um problema então insolúvel, por carência, não só dos cálculos das coordenadas, mas dum padrão linear comum. Como conseqüência dêsse obstáculo invencível, as latitudes da costa ocidental da África foram reduzidas em relação às mediterrânicas e às índicas: as duas mil milhas são o resultado dêsse encurtamento e foram calculadas, como é fácil verificar, sôbre o mapa, pelo cartógrafo, a quem aliás era difícil con-

ceber o prolongamento da África na direcção do polo antártico.

Observemos desde já que dois traços gerais caracterizam a África de Fra Mauro: as suas latitudes meridionais extrêmas pouco excedem as de Sofala; e a Abissínia, ou seja o reino de Preste João, estende-se para o Sul até à parte terminal do continente e a Leste até à *Etiópia Arenosa*, descoberta pelos portugueses. E, como se trata dum facto essencial e duma afirmação absolutamente inédita, acrescentemos que a parte do *Esmeraldo*, onde Duarte Pacheco se refere ao projecto da viagem, pelo golfão, é precisamente aquela em que se ocupa da zona arenosa da África meridional, cuja descrição começa por: «Muitas mortes de homens e grandes despesas tem custado o descobrimento destas Etiópias ao Infante D. Henrique...», e termina por: «Grande glória tem adquirido assim o virtuoso Infante D. Henrique...». A coincidência entre o mapa de Fra Mauro e o subentendido de Duarte Pacheco é perfeita. Além disso, a concepção geográfica do continente africano, que presidiu à oração de Vasco Fernandez de Lucena, em 1485, perante o Papa Inocêncio VII e às viagens de Pero da Covilhã e de Bartolomeu Dias, em 1486 e 1487, coincide em absoluto com o mapa de Fra Mauro.

O descobrimento da *Etiópia Arenosa* assume uma importância capital na história das navegações. Se consideramos o tempo em que foi realizado êle é tão audacioso como a emprêsa de Magalhães

é infinitamente mais do que a de Colombo. Se o olhamos, sob o ponto de vista técnico, temos de concluir que, na verdade, só os *letrados*, isto é, cosmógrafos, podiam haver concebido o seu plano — a sua teoria. Demais êle estabelece um paralelismo com a ou as viagens por terra ao Oriente em época pròximamente anterior. Um e outro facto completam-se e explicam-se mùtuamente. Finalmente, se o encaramos como sondagem profunda no Atlântico austral, os conhecimentos e conseqüências, que implica, vêm dar uma base nova à história dos descobrimentos subseqüentes. Êle contém em gérmen e possibilidade o descobrimento do Brasil. E o mapa de Fra Mauro, olhado conjuntamente, como resultado duma experiência genial e como ensaio abortivo da síntese geográfica feita sôbre fontes diferentes e, porventura, contraditórias, serve de ilustração, como iremos ver, não só às viagens seguintes mas às navegações para o Ocidente.

Em 1452, um pouco antes da época em que se realizou o descobrimento da *Etiópia Arenosa*, o escudeiro do infante, Diogo de Teive, acompanhado por um pilôto andaluz, Pero Vasquez de la Frontera, levou a cabo a primeira tentativa de alcançar, segundo cremos, a Groenlândia, identificada com a ilha das Sete Cidades. As dificuldades de orientação naquelas paragens, a que já nos referimos, levaram Teive, pelo menos, às proximidades da Terra Nova. E dizemos pelo menos, porque Fernando Colombo, que nas *Historie* trans-

creveu as notas de seu pai, ao qual principalmente devemos aquêle informe, falsificou todos os textos que podiam desluzir as glórias do almirante.

Em curso realizado na Universidade de Sevilha, em 1932, desenvolvemos largamente êste tema, cujo resumo publicámos no «Arquivo Histórico da Marinha» (n.º 1, 1933), sob o título de *A viagem de Diogo de Teive e Pero Vasquez de la Frontera ao Banco da Terra Nova, em 1452*. Êsse estudo levantou oposição apaixonada, como era de prever, entre historiadores italianos. Não obstante, um eminente historiador português, Joaquim Bensaúde, em comunicação ao I Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo (1938) intitulada *Les débuts de la Grande Époque*, resume e analisa aquêle estudo, para aceitar as nossas conclusões e declarar que nós trouxemos «enfim a solução ao mistério do descobrimento da América» e «resolvemos o grande problema histórico». A nossa aspiração não foi tamanha. Não obstante, gratos à generosidade do Mestre da história da ciência náutica portuguesa, buscamos neste trabalho contribuir para a melhor solução do «grande problema» e dar mais realidade ao amável juízo.

Ao terminar o seu estudo, Bensaúde exclama:

«Mas se, em Portugal, o conhecimento das terras americanas era por tal forma seguro desde o tempo de D. Henrique, que motivos levaram a retardar, durante 46 anos (1452-98) o descobri-

mento do continente da América? Porque êsse mistério, existente já em vida de D. Henrique?»

Vamos procurar responder a estas preguntas. Não pretendemos por forma alguma resolver completamente o problema. Não ignoramos que neste ponto entramos na parte pròpriamente conjectural dêste ensaio. É-nos impossível com os dados hoje existentes reconstituir tôda a cadeia lógica, que levou das primeiras causas aos últimos efeitos. Supomos, não obstante, que alguma luz poderemos projectar sôbre o vasto mistério.

O que determinou, como causa acidental, essa arrojadíssima iniciativa levada a cabo, cêrca de 1453, de alcançar, por meio de dois assombrosos impulsos, as passagens de NO. e do SE., foi, segundo cremos, e mais uma vez, a situação extremamente crítica a que chegara a Cristandade no Levante. Em 1453, precisamente, caía Constantinopla, e com ela os restos do Império Bizantino. Mas já no ano anterior Génova (com a qual tínhamos estreitas relações) mandara um refôrço importante para auxiliar a defesa da cidade, *in extremis*. O alarme e a consternação no Ocidente eram e foram profundíssimos. Nicolau V, que então ocupava o trono pontifício, tentou realizar a todo o transe a cruzada geral contra os turcos. Mas a Itália debatia-se na guerra civil; e o próprio Nicolau V, o primeiro dos papas humanistas, tinha interêsse na divisão dêsses Estados em guerra, cujo engrandecimento, principalmente o de Veneza, não desejava (Sismondi). A grande solução seria a do infante

D. Henrique. São estes projectos e desejos contraditórios do Papa, aliados ao plano do Infante e às suas primeiras realizações, que explicam, a nosso parecer, a bula de Nicolau V, de 8 de Janeiro de 1454, em que o Pontífice, dizendo-se «plenissimamente informado de todos e cada um dos factos», justificativos, e sabendo que o Infante desejava «que o Oceano se tornasse navegável até aos Índios, que se diz adoram o nome de Cristo e assim comunicar com êles e movê-los em auxílio dos cristãos *contra os sarracenos e os outros inimigos da Fé*», lhe concede o monopólio da respectiva navegação.

Como se vê, esta bula e as suas expressões, tão coïncidentes com as preocupações dramáticas dêsses anos, ajustam-se com sincronismo e lógica perfeitas às prodigiosas actividades do Infante e às origens que, em parte, à semelhança de Bensaúde, atribuímos ao seu plano. Na explicação complementar e indispensável, que lhe damos, está, segundo cremos, a causa do segrêdo henriquino. O monopólio da navegação das estradas marítimas, instrumentos produtores fundamentais, visava apenas o monopólio comercial. Era êsse o objectivo que importava tornar secreto, tanto mais que se pretendia violar dois monopólios já estabelecidos, o de Veneza e o do sultanato mameluco do Egipto, e frustar a vigilância e as ambições de Castela.

Da mesma forma, a tentativa de alcançar as Sete Cidades, ou seja a Groenlândia e os seus ma-

res, representava então a violação dum monopólio, e só podia fazer-se clandestinamente. A navegação nos mares da Groenlândia constituía monopólio dos reis da Noruega, reconhecido, aliás, pelos estados do Norte (Restadt). É essa para nós a explicação de que, cêrca de 1476, se haja realizado uma expedição luso-norueguesa àqueles mares e à Groenlândia «para explorar *novas terras e ilhas do Norte*», na frase de Carsten Grip. Os dirigentes portugueses (já então o príncipe D. João dirigia a emprêsa nacional) conheciam a existência do monopólio, e procederam em obediência à sua doutrina jurídica, tanto mais que, respeitando os direitos alheios, podiam utilizar tôda uma cultura geográfica anterior e secreta, que os auxiliasse a esclarecer o problema da passagem do NO.

Supunha-se até há pouco tempo que as comunicações entre a Noruega e a Groenlândia haviam cessado em 1410, e com elas a própria colónia normanda da Groenlândia. As excavações do Dr. Nordlund, em 1921, em Herioliénes, no extremo SO. da Groenlândia, revelaram que, até aos fins do século XV, houve um comércio clandestino entre os seus *habitantes cristãos* e navegadores europeus. Facto curioso: entre muitos objectos de indumentária, encontrados durante as excavações, deparou-se um daqueles típicos barretes cónicos em tudo semelhante aos que, nos quadros de Nuno Gonçalves, cobrem os cavaleiros de D. Afonso V. Não eram, por certo, nem

os groenlandeses, nem os marinheiros e mercadores de Brístol, que usavam o molesto e hierático barrete.

Em 1481, D. João assume, mas agora na plena posse do mando, a continuação dos descobrimentos. Diogo Cão, em duas viagens sucessivas, entre 1482 e 1486, atinge, na primeira o cabo de Santa Maria, e na segunda a serra Parda (22° 10' lat. S.), antes, pois, do Trópico de Capricórnio — quere dizer, preenche o hiato entre o gôlfo da Guiné e a *Etiópia Arenosa*. Dum documento, recentemente publicado e comentado pelo Comandante Fontoura da Costa, a Oração de obediência do Príncipe Perfeito ao Papa Inocêncio VIII, pronunciada por Vasco Fernandez de Lucena, em 1485, ressalta uma surpreendente identidade, como dissemos, com as conclusões que, segundo Fra Mauro, os portugueses tiravam do descobrimento da *Etiópia Arenosa*: a navegabilidade entre o Atlântico e o Índico; a proximidade a que ficavam da parte terminal da África e a convicção de haverem alcançado uma longitude semelhante, isto é, cêrca do meridiano de Alexandria, pois doutra forma não poderiam supor-se, em 1485, a «alguns» ou seja poucos dias de viagem do gôlfo Arábico. Com efeito, essa proximidade de poucos dias correspondia gràficamente a um continente africano, apoucado como o de Fra Mauro de cêrca de 15° de latitude, mas em que a parte terminal da costa Oeste estivesse colocada cêrca do meridiano de Alexandria e, por conseqüência, com outros tan-

tos graus de longitude de diferença. Esta se nos afigura a única forma de explicar a convicção dos cosmógrafos de D. João II, os quais, em 1485, tinham que apoiar-se, mais que sôbre a experiência de Diogo Cão, sòbre as dos descobridores da *Etiópia Arenosa*, mais vasta e concludente que aquela.

Por outro lado, em 1486, D. João II enviava Afonso de Paiva e Pero da Covilhã ao descobrimento, por terra, do Preste João. Sabe-se que levaram um mapa-mundi para se guiarem. E Rui de Pina acrescenta que o monarca encarregara seus emissários de notificar ao Preste João «mui especificadamente per rumos e ventos e reinos e terras, tudo o que pelo mar e costa de Guiné tinha já descoberto, por tal que com maior certidão e menos dificuldade se pudessem conhecer». Poucos meses volvidos, D. João II — informa João de Barros — enviava Bartolomeu Dias a prosseguir o descobrimento por mar, e consigo alguns negros e negras para serem desembarcados, precisamente na *Etiópia Arenosa* e na parte terminal da África, isto é, nas regiões até onde, no mapa de Fra Mauro, se estendia o reino do Preste João, e poder informar o monarca abissínio da chegada dos portugueses àquelas paragens. À luz do mapa-mundi do frade de Murano, a dupla e ilusória manobra do Príncipe Perfeito ilustra-se perfeitamente. Cremos que êsse extraordinário documento contém ainda a chave doutros factos misteriosos.

Até à segunda viagem de Diogo Cão, D. João II e os seus cosmógrafos estiveram, pois, convencidos de que a África era muito menos extensa em latitude e longitude e de que estavam prestes a alcançar o Índico. Nestas circunstâncias, compreende-se infinitamente melhor que D. João II e o seu conselho técnico houvessem recusado, cêrca de 1484, o oferecimento de Colombo. Se êles deviam ter, é certo, uma noção bastante mais exacta sôbre a extensão da Ásia para Oriente, que o navegante genovês, acrescia que nos seus cálculos (em que Fra Mauro teve tamanho pêso) os litorais africanos apareciam diminuídos duma extensão que se desenvolvia através duns 30° de lat. aproximadamente, que a tanto equivalia o desdobrar da costa entre as paragens do cabo Frio e as de Sofala. Era uma África amputada dêsse enorme trôço, tanto em latitude, como em longitude, a que servia de base aos cálculos do monarca e dos seus cosmógrafos. O périplo do continente afigurava-se-lhes muito menos longo e dificultoso. A segunda viagem de Diogo Cão já deveria ter suscitado dúvidas no ânimo de D. João II e dos seus cosmógrafos — o bispo Diogo Ortiz e os mestres José e Rodrigo. A de Bartolomeu Dias, essa constituíu, por certo, uma desilusão amarga. A África não só se prolongava muito mais para o Sul, mas a sua parte meridional extrema desenvolvia-se ainda longamente na direcção de Leste. O plano de Colombo, a não ser que D. João II conhecesse a continentalidade ininterrupta das duas Américas

— o que não é crível — havia de afigurar-se menos quimérico. Temos por certo que o monarca, em 1488, já conhecia a existência de terras americanas, quer num, quer noutro hemisfério. Num dos trabalhos, a que atrás aludimos, *Los descubrimientos precolombinos de los portugueses*, há três anos composto e em provas, tratamos largamente o assunto. Mas D. João II estaria longe de considerar essas terras como fazendo parte dum só e Novo Mundo. Dentro dessa errónea concepção, elas poderiam volver-se, na posse de outras potências, em base marítima, para daí alcançar o Extremo-Oriente, cuja posição exacta não era conhecida.

¿Que se impunha, pois, a um espírito reflexivo e profundamente astuto como o de D. João II, não ignorando, como por certo não ignorava, que Colombo oferecia o seu plano a soberanos estrangeiros? Reconhecer, não as terras do Ocidente, mas a viabilidade de alcançar o Oriente por essa via. Foi o que D. João II tratou de fazer. E' essa actividade misteriosa, e posteriormente, a necessidade de esclarecer e solucionar com os Reis Católicos o litígio da soberania sôbre as novas terras descobertas, antes de revelar o grande segrêdo da estrada mais prática para as Índias, que explicam, a nosso ver, a interrupção dos descobrimentos durante 9 anos incompletos, que tantos medeiam entre a chegada de Bartolomeu Dias a Lisboa (Dezembro de 1488), no regresso do seu descobrimento, e a partida do Gama para a India (Julho de 1497). E' certo que algumas fontes árabes permitem sus-

peitar que entre as duas viagens se tenha realizado pelo menos uma nova expedição, cujos navios naufragaram desastrosamente cêrca de Madagáscar.

Supor que o Príncipe Perfeito, depois de entrar no átrio do Oriente, após a Boa Esperança de Bartolomeu Dias e Pero da Covilhã, e durante o período álgido das primeiras navegações de Colombo e do conflito com Isabel e Fernando, houvesse detido tôda a actividade descobridora, afigura-se-nos mais que ilógico, insensato. Mas não faltam hoje documentos que atestem, não só a realização de viagens para ocidente durante êsse período, mas parte dos resultados geográficos por elas alcançados. Na impossibilidade de versar, sequer ligeiramente, o assunto, vamos focar apenas um dos aspectos, na sua ligação com a nossa teoria. Sabido por D. João II, que a África se prolongava desastrosamente para o Sul e que Colombo se oferecia aos Reis Católicos para descobrir as Índias pelo Ocidente, o que mandava a prudência era não só completar o descobrimento das terras ocidentais, mas, reconhecidas estas, fazer ocupar, para prevenir intrusões e argüições alheias, os pontos estratégicos de maior valor.

Com efeito, a teoria jurídica portuguesa da soberania em matéria colonial assentava, segundo se depreende das alegações de D. Afonso de Cartagena no Concílio de Basileia (1435), sôbre dois princípios: a ocupação e a vizinhança. Os direitos de vizinhança lhes davam os arquipélagos dos

Açôres e do Cabo Verde. Restava ocupar, forma definitiva da aquisição jurídica.

Começaremos por observar que as provas históricas do descobrimento prècolombino de terras americanas se referem exclusivamente às duas avançadas mais orientais do NE. da América do Norte e do NE. do Brasil, de acôrdo, aliás, com a nossa teoria. Uma série de documentos se acordam para afirmar que os portugueses haviam alcançado a saliência extrema da costa brasileira, que culmina no Cabo de S. Roque, antes da primeira viagem de Colombo e cêrca de 1492. O primeiro é uma carta, escrita em 1514 a D. Manuel por Estêvão Fróis, o qual estava convencido de que a região de Cabo S. Agostinho, donde regressava, já cêrca de 1492 era possuída por Portugal. O segundo consta das provas apresentadas no tribunal de Baiona, a-propósito do apresamento em 1532, pelos portugueses, do navio «La Pellerine», que regressava de Pernambuco, com uma carga de produtos locais. Nessas provas se afirma, com referência a 1531, que a fortaleza de Pernambuco «havia trinta anos e mais que no dito pôrto era feita e era o dito castelo e pôrto habitado pelos portugueses que tinham aí as suas casas de morada, havia quarenta anos e mais». A terceira é a carta de Robert Thorne. Êste mercador inglês escrevia de Sevilha, em 1527, ao rei de Inglaterra e, referindo-se às negociações do tratado de Tordesilhas, em 1494, afirmava que D. João II já então conhecia a existência dum continente austral a Oeste de Áfri-

ca, o qual desejou incluir nos seus limites e que os portugueses proclamavam que já antes daquela data estavam na posse do Brasil.

Qualquer dêstes documentos, só por si, não basta para concluir o descobrimento prècolombino do Brasil pelos portugueses. Mas os dois primeiros concordam perfeitamente na localização e na data: e o terceiro, ainda que menos preciso, não é menos importante, pois concorda com a explicação que Colombo dava, em 1498, do litígio havido entre o Príncipe Perfeito e os Reis Católicos. Aliás, as referências de Colombo, no jornal da sua terceira viagem, aos conhecimentos de D. João II sôbre terras ocidentais no hemisfério Sul, e o rumo que deu, sob a inspiração dêsses factos, à sua derrota, estão em perfeitíssimo acôrdo geográfico com os outros dois daqueles documentos. Êste conjunto de documentos — e referimos apenas os mais notórios — é por tal forma concordante nas circunstâncias de tempo e de lugar que bastaria a fazer fé dentro da mais rigorosa crítica histórica, se não se lhe opusesse o silêncio das crónicas oficiais. Essa objecção cai pela base, quando se verifica que a posse das terras brasileiras foi, durante as negociações de Tordesilhas, tanto uma razão que se deixou adivinhar, como um pretexto que serviu para esconder o objectivo fundamental do monarca: a posse do caminho marítimo mais prático para a Índia. Não resta dúvida de que as crónicas, em obediência à mesma política de segrêdo, calaram outros factos de importância igual ou maior.

Aliás, e segundo supomos, D. João II tomou também as suas precauções para defender a posse do NE. da América setentrional. Sabe-se que durante os anos de 1492 a 1494, se não foi desde o ano anterior, Pero de Barcelos e João Fernandes Labrador, moradores na Terceira, andaram «bem três anos» a descobrir por mandado de D. João II. Numa carta de privilégio de D. Manuel a um filho do primeiro, justifica-se o favor com «os serviços recebidos de Pero de Barcelos... morador que foi na dita ilha (da Terceira) na armação (duma expedição) e descobrimento da parte do Norte», ou em linguagem contemporânea, do continente setentrional, e outro não podia ser senão a América do Norte, tratando-se dum descobrimento, e dos Açôres, como ponto de partida. ¿Como se compreende que os dois navegadores se demorassem três anos no descobrimento duma região tão inhóspita, que a navegação à vela nas suas costas se interrompe pràticamente entre Abril e Agôsto? A única forma de conciliar os dois factos seria admitir que os navegantes houvessem hibernado por duas vezes num lugar da costa, que teria de ser forçosamente ao Sul da Terra Nova.

A resposta vamos encontrá-la, segundo suspeitamos, em *Les Voyages Aventureux du Capitaine Jean Alfonse.* Comprovado que João Afonso foi português e êsse livro redigido cêrca de 1527, tôda a sua obra ganha grande alcance. Uma das suas mais extraordinárias revelações é o conhecimento, em 1527, do gôlfo e rio de S. Lourenço, muito

antes, pois, das viagens de Cartier, que passa por seu descobridor, e ligado à idea de que por ali se podia atingir a Tartária. É precisamente, ao descrever o gôlfo e o estreito de S. João, que êle afirma: «No gôlfo de S. João há uma ilha, que se chama S. João, que tem bem 30 ou 40 léguas de costa e bem 15 ou 20 de largo e está em meio do Estreito». Estas indicações, ilustradas pelas cartas portuguesas contemporâneas, bastam para identificar a ilha de S. João com a actual ilha de Cabo Bretão (Ganong). E continuando: «Outrora (autrefois) os portugueses quiseram povoar a terra mais baixa, mas os habitantes do país fizeram gorar a emprêsa e mataram todos quantos ali tinham vindo». Ora a palavra *outrora* em si e por comparação com outras expressões temporais, empregadas pelo autor, não pode ligar-se com a única expedição portuguesa, próxima daquela data, a de João Álvares Fagundes, cêrca de 1521. ¿Não teriam sido Pero de Barcelos e João Fernandes Labrador os que se fixaram, ainda que transitòriamente, naquela ilha, excelente posição estratégica, à entrada do gôlfo de S. Lourenço, para vigiar alguma incursão colombina? Não ignoramos que pomos apenas hipóteses; mas entre elas e o facto histórico da ocupação da região do cabo de S. Agostinho há uma grande analogia, pelo valor estratégico das duas grandes avançadas que D. João II, isso temos por certo, conheceu.

Os descobrimentos portugueses tiveram enor-

mes conseqüências de carácter cosmopolita e nacional, algumas destas profundamente nocivas. A maior e mais fecunda de tôdas foi a formação duma cultura nova, de base experimental e tendência crítica, que designaremos por *universalismo.* Damos-lhe essa designação, por oposição, quer a uma cultura anterior, estrictamente ocidental, fundada sôbre a autoridade clássica, quer ao Renascimento literário, de inspiração greco-latina, que fazia reverter o devenir no pensamento e na expressão artística às mesmas fontes antigas — os dois, ainda que em medida diferente, de base erudita e tendência dogmática, esterilizadores e regressivos.

Êsse universalismo, que se liga às mesmas origens dos Descobrimentos, de carácter ecuménico, traduz-se por várias formas. Sob o ponto de vista político, Portugal estancou as fontes do poderio muçulmano, libertando assim o Ocidente da ameaça do Islam. Sob o ponto de vista da navegação, criou aquilo a que chamaremos a cultura náutica em latitude, por oposição às anteriores, em longitude — e única que permitiu realizar a unificação geográfica do planeta. Da mesma forma, os portugueses, além de resolver o problema do tráfico internacional, contribuíram poderosamente para a criação duma economia mundial, pela difusão, nos dois sentidos, de plantas alimentícias e animais, em todo o Mundo, realização gigantesca, a que até hoje os historiadores tem prestado atenção mínima. Conjuntamente, universalizaram as ciências naturais, dando-lhes por campo de estudo

quási todo o planeta. Em tôdas as ciências da observação, incluindo a Geografia das terras e dos mares, a Meteorologia e a Medicina, os portugueses marcam época, por oposição à Antiguidade e à Idade-Média. Observadores agudos e compreensivos, introduziram igualmente um exotismo universal na Literatura e nas Artes plásticas. E se o Renascimento greco-latino culminou no humanismo erasmista, o universalismo português atingiu, em seu conjunto, um humanismo mais amplo, mais profundamente renovador e crítico, quer no mundo moral, quer no das ideas.

Em Duarte Pacheco aparece já a experiência definida como base da Ciência; a «grande madre Natureza» como uma realidade nova e irredutível a todos os dogmas; e até a hipótese duma vasta comunidade humana, alheia ao mito adâmico. Em D. João de Castro, surge definida e apregoada a missão universalista da ciência; em Góis e Garcia da Orta, a dúvida, pre-cartesianamente arvorada em método; em Fernão de Oliveira, a escravatura, a guerra e a intolerância religiosa condenadas com sentido tácito de humanismo universalista; em João Afonso, o tipo humano do chinês, de moral perfeita mas racionalista, comparado com vantagem ao europeu; e Garcia da Orta dá-se por missão destruir «errores e lançar novas sementes nos entendimentos». Pela comparação das raças, das sociedades, dos costumes e dos credos, por vezes tão cautelosa e tão finamente realizada, como em Fernão Mendes Pinto, em obras

que foram traduzidas e profusamente divulgadas em tôdas as línguas cultas, lançámos, como não é difícil de provar, o primeiro fermento crítico, que, desenvolvendo-se, levou ao espírito filosófico do século XVIII.

Sob o ponto de vista estrictamente nacional, os Descobrimentos deram a Portugal a justificação suprema da sua independência e a razão e energia fundamentais, que o conduziram à Restauração. Mas o sistema económico de monopólio e de segrêdo, sôbre que assentou a expansão portuguesa, indispensável na fase descobridora, volveu-se mais tarde num morbo, profundamente destruidor da economia e do espírito. A tendência crítica do universalismo breve se malogrou em Portugal. A política de monopólio, quando êste de nacional se tornou real, e encarnou num espírito, probo, mas estreito, zelosamente nacional, mas medíocre, como o de D. João III, levou a um teocracismo difuso, que realizou, por sua vez, o monopólio do pensamento. O *Piedoso* cometeu contra o seu povo a maior das impiedades.

O cristianismo tinha que ser, e justamente foi, um instrumento de humanização universalista nos continentes em que dominavam as religiões inferiores — o islamismo teocrático e intolerante, que degrada a mulher e nega as artes plásticas, o bramanismo que degrada e imola a mulher e pretende imobilizar a vida, na organização das castas,— para não falar no fetichismo ou no animismo pri-

mitivos, unidos aos sacrifícios cruentos e à antropofagia. Mas quando essa religião encarna, como em tempos de D. João III, em instituïções opressoras, vindicativas e intolerantes, não só leva à oposição que lhes ofereceram na China, no Japão e na Abissínia, por mais benefícios (e foram enormes) que levou a êsses países, mas à negação e desaparecimento de todo o espírito crítico, e com êle de tôda a possibilidade de renovação profunda e progresso essencial.

Por êsse motivo, a influência do espírito filosófico, cujos gérmens havíamos semeado, só mais tarde veio a reflectir-se em Portugal, trazida do exterior, com o liberalismo.

O universalismo quere dizer movimento e comunhão de ideas; e o progresso duma nação está na actualização constante das suas tradições.

A GEOGRAFIA E A ECONOMIA DA RESTAURAÇÃO

Durante os 60 anos de domínio felipino o Império ultramarino português sofre uma transformação radical, e que supomos em ligação estreita com a Restauração. Até aos fins da dinastia de Aviz, o Império português era quási exclusivamente Oriental ou Índico; em 1640, pelo contrário, Ocidental e Atlântico. Antes, o comércio marítimo no ultramar fôra quási de exclusivo interêsse da coroa e seus apaniguados; agora interessava a todo o país e, mais especialmente, à sua população marítima.

A política de monopólio, que fôra, na fase de descobrimento, condição indispensável de êxito, tornou-se, na fase colonial, causa profunda de ruína, desorganização e decadência. Subordinou ao interêsse da coroa a economia da nação; revalidou posição e regalias excepcionais à nobreza, em detrimento das restantes classes; e quebrou a livre disciplina e coesão nacional, fundada no trabalho e na comunidade dos interêsses.

Acresce que o monopólio em si, e na forma excepcionalmente abusiva, como foi realizado, provocou os assaltos da pirataria estrangeira, com destruïção progressiva da marinha mercante nacional.

Felizmente a política de monopólio começou a receber, desde o segundo quartel do século XVI, uma correcção e compensação salvadoras: a colonização do Brasil. Forçado pela intrusão estrangeira e à míngua de poderio, D. João III viu-se obrigado, para salvar aquela parte vastíssima dos seus domínios, a dividi-la em donatárias neo-feudais, isto é, a delegar soberania em fidalgos e burgueses, bastante ricos e ousados para arcar com os esforços e as despesas duma colonização incipiente, em mundo a desbravar. E como a base da riqueza da colónia foi, desde o princípio e durante séculos, a agricultura da cana e o fabrico do açúcar, e o seu comércio livremente aberto a todos os portugueses, estes breve encontraram no Brasil campo vastíssimo às suas actividades, e possibilidades de reatar, sob o domínio felipino, a coesão nacional, fundada no comércio marítimo a distância, gérmen e modo de vida específico da nação.

Com o domínio felipino, não só a perda do Império do Oriente levou muitas energias a concentrar-se na grande colónia atlântica, mas o Brasil tornou-se um refúgio e uma escola de espíritos livres, aos quais o domínio castelhano e a Inquisição oprimiam na metrópole. Cremos que esta profunda transformação no quadro geográfico e na economia do Império constitue o fundamento económico, essencial, da Restauração. Durante os 60 anos de cativeiro, havíamos debuxado uma colónia imensa na América; e como a economia brasileira assentava na indústria sacarina e esta na mão-de-obra afri-

cana, o Brasil solicitara a fundação ou permanência duma série de estabelecimentos ao longo da costa da Guiné, desde o Senegal ao Gabão e daí até Benguela, incluindo os arquipélagos-escalas-e-estações-experimentais de Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe. A formação dêsse Império atlântico foi, cremos nós, a reacção espontânea da nação contra o domínio felipino e o desastre que êle nos acarretara no Oriente.

Cremos conveniente, antes de estudar a economia, dizer alguma coisa sôbre a geografia da Restauração, cujas manifestações exteriores mais vivas se deram nos principais portos portugueses. Em trabalho nosso, *Os factores democráticos na formação de Portugal*, introdução à *História do Regimen Republicano em Portugal*, procurámos evidenciar, quer a função que os portos, considerados como instrumentos económicos e modificadores da estrutura social, exerceram na vida política da Idade-Média portuguesa, quer seu maior número e actividade nessa época. Mais uma vez iremos ver que as suas populações constituem a parte mais sensível — por assim dizer, a medula viva da nação.

E' sabido que um lento trabalho secular de desagregação das rochas, acumulação de areias por ventos e correntes e açoreamento dos rios alteram, através dos tempos, o desenho das costas e dos estuários. «Quando se observam com atenção» — escrevemos naquele trabalho — «as cartas medievais desde Carignano e Vesconte (começos do século XIV), até às obras dos cartógrafos dos

séculos XV e XVI, nota-se que o desenho das costas no ocidente da Península era bem menos regular que em nossos dias. Não só o litoral se apresenta mais articulado, interrompido por baías e rasgado por aberturas, que representam outras tantas fozes, mas observa-se uma depressão profunda entre a desembocadura do Douro e o Cabo Carvoeiro, êste de mais pronunciada saliência. Aliás, basta comparar êste desenho com a linha dos terrenos quaternários numa carta geológica da Península, para se ver que essa divergência no traçado era não só possível, mas provável. Demais, nessas cartas a curva do litoral apresenta-se bordada por uma série de nomes de portos, muitos dos quais já desapareceram e outros são difíceis de identificar.

«Uma série de documentos de outro género confirma a existência de uma linha de costas diferentes e da maioria dos portos dêsses tempos.» E concluíamos: — «A costa, atendendo, quer ao maior número de abras, quer à maior penetração do mar nos estuários, era dobradamente articulada; e o número de portos que se entregavam ao comércio marítimo, tanto com o país como para o estrangeiro, mais que duplo.»

Desde o século XII que as condições políticas do novo reino, freqüentemente em guerra ou em relações de má vizinhança nas fronteiras terrestres, impeliram a população a ocupar o litoral e buscar no comércio marítimo a compensação indispensável a êsse entorpecimento nas comunicações económicas com os povos vizinhos, tanto mais que

do exterior, primeiramente as Cruzadas, depois o desenvolvimento industrial do noroeste da Europa, estimulavam nessa via. Nesse mesmo trabalho mostrámos que desde o século XII até meados do seguinte, todos êsses portos se abriram a um tráfico mais ou menos intenso com o estrangeiro; e desenvolvemos a tese de que um novo género de vida nacional, ou seja o tráfico por mar a distância com base na agricultura, caracterizara econòmicamente a Idade-Média portuguesa, tornando-se a base orgânica do movimento dos Descobrimentos marítimos.

Supomos tratar-se de um facto, desconhecido em conjunto, até que por nós foi assinalado, e de alcance para a compreensão da nossa história medieval. Aliás, a nosso ver, a actividade e a expansão marítima explicam não só as origens da nacionalidade, mas constituem a coluna vertebral que dá solidez a tôda a nossa história.

Investigações posteriores vieram não só confirmar as nossas opiniões, quanto aos fenómenos de evolução da costa, com documentos cartográficos irrecusáveis, mas revalidar, segundo cremos, a nossa tese em relação ao período da história nacional, que nos ocupa. Trata-se de dois documentos preciosos, atlas da Península, um dêles, do último quartel do século XVI, inédito e existente na biblioteca do Escorial, outro, uma descrição das costas da Península, escrita pelo cosmógrafo português Pedro Teixeira, cêrca de 1630.

Um oficial do exército espanhol, o tenente-coro-

nel Prat, num estudo, sôbre aquêle atlas, considerado como instrumento militar, afirma: «Se puede casi asegurar que dicho mapa fue dibujado entre 1580 y 1598, data en que morió Lopez de Velazco», cosmógrafo castelhano, de cuja mão existem no atlas várias correcções e adições. Compõe-se o atlas de 42 fôlhas, 5 das quais conteem o traçado do litoral português, e representando as povoações, a hidrografia, as pontes, os bispados e arcebispados e alguns portos em serras de tôda a Península. A escala gráfica em léguas não está longe de 1:500.000, segundo a opinião do mesmo escritor militar (1). Trabalho tão vasto e completo para a época está indicando só por si munificência régia; e é lógico presumir que a sua execução tenha sido ordenada por Felipe II, aproveitando a colaboração do cartógrafo português Luiz Jorge, pouco antes passado a seu serviço, e provàvelmente logo a seguir à unificação política da Península. Pelo que diz respeito a Portugal, não conhecemos em período anterior e ainda largamente posterior nada que se lhe possa comparar na vastidão dos informes geográficos.

A *Descripción de las costas y puertos de España*, por Pedro Teixeira Albernaz, foi publicada no *Boletin de la Real Sociedad geográfica*, por António

(1) O atlas pertence aos manuscritos castelhanos da *Biblioteca do mosteiro do Escorial*, onde tem a cota K. I. 1. O estudo do Sr. Prat foi publicado na revista *La guerra y su preparación*, tômo XVII, Outubro de 1924.

Blazquez, mas, na parte que se refere a Portugal, a cópia é tão deficiente que nos foi necessário recorrer ao manuscrito para compreensão dum grande número de passos (1). A descrição das costas da Península foi ordenada em 1622 por Felipe IV, e o geógrafo português, que tomou o difícil encargo, levou alguns anos a percorrer todo o litoral, tomando medidas e fazendo desenhos para o seu trabalho, do qual diz Blazquez que poucos haverá, dentre as obras geográficas do século XVII, mais dignos de serem impressos.

Dos dois documentos, só nos ocuparemos da parte que diz respeito aos portos portugueses. Os dois completam-se, ainda que marquem duas fases sucessivas, particularmente interessantes na evolução do litoral. Vamos passar em revista os factos geográficos de maior interêsse, que êles revelam encarados sob êsse ponto de vista.

No *atlas do Escorial*, Esposende, pôrto de tão grande movimento, ainda no meado do século XVI, já não figura. A lagoa de Mira é ainda de larga barra aberta para o mar, mas a carta assinala já o desdobramento da povoação em interior e litoral. Figuram ainda como portos Pederneira, Alfeizerão e Selir, hoje desaparecidos. Não se menciona Peniche, mas, em compensação, a Atouguia aparece

(1) O manuscrito da obra de Pedro Teixeira guarda-se na Biblioteca Nacional de Madrid, onde tem o número 1.802, e foi publicado no *Boletin de la Real Sociedad geográfica*, 1910.

ao fundo de um largo esteiro aberto para o mar. Particularmente elucidativo é o traçado do estuário do Tejo no múltiplo desdobramento dos esteiros, o de Sacavém, que mais parece um vasto gôlfo, o de Alcochete, o de Aldeia Galega e o de Coina, emquanto uma parte das actuais lezírias aparece ainda fraccionada num grande número de ínsuas que vão apertando o estuário desde as alturas de Alverca, a caminho de Santarém. A lagoa de Albufeira mostra se de larga barra aberta para o mar. Junto à foz do Sado um esteiro longo e larguíssimo rasga-se para o Sul em direcção de Melides; e entre esta povoação e Santiago de Cacém abre-se o vasto *Lago de Pera*, mas com barra marítima. Ao Sul, Faro situa-se à beira de uma larga baía, quási cerrada da banda do mar pelos cordões litorais.

Em conjunto, posto-que do último quartel do século XVI, o traçado, tão seguramente delineado, do litoral português, denuncia ainda uma série de notáveis divergências em relação à linha actual.

Interêsse mais variado contém, sob o ponto de vista que nos ocupa, a descrição de Pedro Teixeira, que se não limita, aliás, à descrição das costas, mas antes fornece um grande número de dados geográficos sôbre cada uma das províncias da Península, que lindam com o Atlântico.

O geógrafo português, referindo-se por forma genérica aos portos de Portugal (sem contar com o Algarve), diz que são «quinze puertos de mar, todos rios con barras, salvo el de Peniche que es

plaia con muelles, siendo el mas famoso y capaz el de Lisboa», e acrescenta, notemos desde já, «en donde como en los de más fabrican muchos navios, naos y galeones y otros diferentes géneros de baxeles». E a seguir, quando descreve a costa, pôrto a pôrto, refere-se a «un puerto que llaman los Lixões, que son unas peñas descubiertas sobre el agua, distantes los que más se apartan de la tierra un cuarto de légua; es capaz este surgidero de muchos navios que ancoran de las peñas a la parte de tierra... y, si en este surgidero y puerto, por la disposición que tiene, se quisiese ayurdalo llevantando sobre las peñas un muelle y fortificandolo, fuera el mejor y más seguro y capaz puerto deste reyno, porque a todas oras y tiempo se podia tomar y non *con el riesgo de las barras que obligan a guardar por marea y viento para acometer el tomarlas. Y sucede muchas veces en este espacio mudarse de la mar el viento y traveslas con que los obriga a hacerse a la mar donde se ha visto no volver muchos o con el trabajo de la tormenta o dar en mar en manos de piratas y los que mejor* libran se van a guarecer a Galicia en sus rias.»

Além da segura e profética visão sôbre as possibilidades de pôrto natural de Leixões, Teixeira assinala aqui, por maneira flagrante, o carácter essencial, sob o ponto de vista da navegação à vela, dos portos portugueses, na sua maioria barras fluviais, maus de demandar, de entrada molesta e perigosa, mas que, por isso mesmo, constituíram a fecunda escola onde se afiançaram desde os pri-

meiros tempos as aptidões dos nautas portugueses. Estes portos flúvio-marítimos, progressivamente açoreáveis, esta dependência dos movimentos das marés, a inconstância dos ventos e as freqüências de travessias, não só educaram a atenção e as qualidades observadoras dos nautas, mas concorreram por certo para afinar e fixar o tipo da caravela, mais apropriado a rios de pequeno fundo, e de velame mais apto a colhêr variedade de ventos e ainda os mais escassos.

Resumindo os dados fornecidos pelos dois documentos, poderemos concluir que a costa continuava a ser mais articulada, os estuários mais profundos, e o número de portos maior do que hoje, o que facilitava o contacto dos portugueses com o mar.

Pedro Teixeira não só descreve um a um todos os portos da Península, sob o ponto de vista geográfico e náutico, mas fornece ainda e com freqüência dados sôbre o seu movimento e importância económica. Não é êste o aspecto de menor interêsse do trabalho do geógrafo português. Desde logo uma impressão de surprêsa nos colhe. Ao contrário do que seria de esperar da afirmação corrente dos nossos historiadores sôbre a decadência da navegação e do comércio neste período, Pedro Teixeira não tem uma única palavra donde seja lícito inferir êsse abatimento. Êste facto é tanto mais notável, quanto as suas notas assumem particular validade, pois o geógrafo percorreu pessoalmente tôda a costa, a qual cartografou e desenhou, pôrto a pôrto.

Já vimos que por forma geral, em sua opinião, a construção naval se praticava em todo o litoral do reino de Portugal, o mesmo afirmando a seguir do Algarve, facto que, só por si, está longe de acordar-se com a decantada decadência da nossa marinha nessa época. Porém, ao individuar os portos, as suas referências são mais eloqüentes; e delas vamos transcrever as de mais interêsse.

«Es *la villa de Viana*» — escreve — «de los mejores lugares que Portugal tiene en su costa *por su grande población y crecido trato. Fabrican en su puerto muchos navios, y ha habido tiempo que echaba a la mar doscientos navios que venian cargados de azucar* y otras mercancias, con que se hizo tan populoso lugar y rico que hace hoy presencia de una noble ciudad.»

De *Vila do Conde* escreve: «Es lugar noble *y de gran población; tiene en su puerto mucho trato, aprestandose en él muchos navios para el Brasil, Angola y Islas.*» E acrescenta que *Azurara*, na outra margem do Ave «es lugar de grande población, casi tan grande como Vila do Conde y sirvense sus embarcaciones del puerto y rio».

Depois de referências à boa povoação e trato de Leça e de Matosinhos, alarga-se na descrição do *Pôrto*, louvando a sua muita população e riqueza e acrescenta que «un cuarto de legua al poniente de esta ciudad, en igual distancia de ella y del castillo dicho de San Juan de Foz, *tiene un*

astillero donde fabrican muchos navios de gran porte». O pôrto da cidade devia ser bastante melhor do que hoje, pois dêle afirma: «El puerto de esta insigne ciudad es toda la anchura del rio Duero, bien seguro para cualesquier genero de baxeles aun que sean de gran porte».

Da *vila de Aveiro*, não obstante a barra da ria ser já então muito apertada, escreve: « *Su población es tan grande como noble* mostrando antiguedad en sus edificios, *muy rica de trato por la mucha sal que en su puerto se embarca para muchas partes... Fabricanse en este puerto, orillas del rio, galeones y navios y otras embarcaciones usadas en este reyno de Portugal muy ligeras que llaman carabelas»*.

Depois duma breve descrição da lagoa de *Mira*, a qual a esta data continuava a ser pôrto, refere-se a *Buarcos* «de grande población» e a seguir a «un lugar de poca población que llaman *Figueira adonde se fabrican algunos navios*.»

A *vila da Pederneira* continuava a ser *«de muy buena población»* e *«en lo baxo de la playa fabrican algunos navios* con la comodidad de la madera que traen por la mar de un grande pinar que le queda de la parte del septentrion, que llaman pinar del rey ».

Passada a concha de *São Martinho*, que então ainda formava uma vasta enseada, descreve o pôrto

artificial de *Peniche* e acrescenta: *« la villa es de gran población y de mucho trato, por los muchos navios que sus naturales tienen y que cargan para muchas partes y van a las pescarias de tal-ñas a cabo Blanco e otros a Terra Nova al bacalao.»*

Mais detida referência lhe merece o estuário do *Tejo* e *Lisboa*, donde o autor era natural, e que era pela «capacidad e seguridad de su hermoso puerto y con su rico trato una plaza universal de todo el orbe, frecuentada de varias naciones que en ella se juntan que parece un mundo abreviado». E acrescenta: *«Fabricanse en toda su estendida plaia muchos navios y junto al palacio en el astillero real las gruesas naves que de esta ciudad y puerto van cada ano a la India oriental»*.

De *Setúbal* afirma que *«es la villa mayor en poblacion y trato de todo el reyno de Portugal»*, isto é, maior em tráfico marítimo do que Viana ou Aveiro, vilas também a essa data. A base maior do trato da cidade era o sal que se exportava pela barra do Sado, na qual acrescentava o geógrafo «fabrican algunos navios».

De *Melides* nos dá a informação inédita de ser «villa de buena población cercada de buenos muros» e que *«tiene mucho trato* asi en la pescaria como *en otras provincias a donde llevan sus naturales los frutos que produce la tierra»*. Mais importância tinha *Sines*, *«villa de muy grande po-*

blación y trato. Murada de fuertes muros *tiene muchos navios que navegan de sus naturales*».

Dos portos do Algarve, — *Tavira, Faro, Albufeira, Porches, Vila Nova de Portimão, Lagos, Sagres, e Carrapateira,* — afirma por forma genérica: «*Fabricanse en sus puertos navios que asi con ellos como con los de forasteros gosan sus naturales de mucho trato*» e dentre êles assinala, como maiores e de mais movimento, *Tavira, Faro,* que «*tiene muchos navios que de este puerto salen a diferentes partes* y de otros que a este puerto vienen a cargar lo que en mucha abundancia produce la tierra», e «la *villa de Portiman la mejor y mas frecuentada de navios y trato de toda la costa de este reyno*».

Resumindo: de nada menos que onze portos, Viana, Vila do Conde, Pôrto, Aveiro, Peniche, Lisboa, Setúbal, Sines, Portimão, Faro e Tavira, Pedro Teixeira encarece o movimento mercantil, a quantidade de navios dos seus naturais ou a intensidade da construção naval. Além dos estaleiros dos grandes portos, menciona também a mesma actividade construtora em portos, quer de pequena povoação, como a Figueira, quer, já em decadência, como a Pederneira. E se, a esta data, se não refere a um razoável número de lugares que perderam todo ou quási todo o movimento de tráfico por mar, como Ponte de Lima, Espozende e Fão na foz do Cávado, Alfeizarão, Atouguia e Silves,

em compensação assinala, pela primeira vez, como grandes portos, Viana, Peniche e Vila Nova de Portimão, e como de certo movimento, Melides e alguns outros do Algarve.

Comparando os seus informes com aquêles outros consignados 40 ou 50 anos antes pelo *Atlas do Escorial*, conclue-se que a linha do litoral tendia sempre a regularizar-se, eliminando vários portos e provocando um movimento de concentração nos mais bem situados. Demais, em seu conjunto, as referências de Teixeira ao estado da marinha mercante e tráfico nos portos portugueses desmentem, como dissemos, a afirmação comum aos nossos historiadores sôbre o profundo abatimento que atingira nesta época.

Que, ao findar o século XVI, a nossa marinha mercante atravessasse uma fase de acentuada decadência não há que duvidar. Somaram-se e agravaram-se sucessivamente contra ela os assaltos da pirataria francesa, inglêsa e holandesa; em certas províncias as indústrias agrícolas, base principal da nossa exportação, haviam definhado; na própria arte da construção naval empalidecera a nossa antiga excelência e primazia. Uma estatística inglêsa do número, género e tonelagem dos nossos navios, nos diferentes portos do reino, em 1586, rebaixa o total de embarcações mercantes a pouco mais de 250 (Rebêlo da Silva, *História de Portugal*, vol. III, pág. 536 e seg.). Como possuimos dados estatísticos referentes a vários portos do norte em 1552 (*Archivo Histórico*, vol. II e VI), conclue-se

que os números de 1586 orçam pela têrça ou quarta parte do que somavam em meados do mesmo século, — o que denuncia com efeito uma decadência vertiginosa. E o último dos historiadores portugueses que se ocupou dêstes factos, referindo-se precisamente aos números de 1586, escreve: «Não temos estatísticas de datas posteriores, mas a decadência geral foi grande, pelo que os números referidos devem ter baixado muito» (R. da Silva, *História de Portugal*, vol. V, pág. 303). Esta é, aliás, a opinião corrente na historiografia nacional; e Oliveira Martins, que estudou detidamente a matéria *(Portugal nos mares)*, não diverge do teor.

Todavia, assim não sucedeu. Durante o primeiro quartel do século XVII, e coïncidindo principalmente com o reinado de Felipe III de Espanha, opera-se um visível ressurgimento da nossa marinha mercante e até da marinha em geral. Atribuímos êsse fenómeno, como dissemos, e por forma genérica, à queda do Império do Oriente, em tão grande parte causada pela política felipina, e, como reacção vital e profunda da grei, ao desenvolvimento da população portuguesa e da indústria do açúcar no Brasil, cujo comércio constituíu a solicitação principal à formação das colónias africanas e ao desenvolvimento da marinha mercante.

Para se avaliar o que representou neste ressurgimento a produção do açúcar brasileiro bastará dizer-se que, comparando o número de engenhos

que existiam em 1576 (Magalhães Gandavo, *História da Província de Santa Cruz)* com o número de 1628 (Frei Luiz de Sousa, *Anais de D. João III)* ou seja 80 com 235, «antes mais que menos», e atendendo a que nesta última data eram em maior proporção os grandes engenhos e as vastas culturas, favorecidas pela importação da mão-de-obra africana, se pode calcular que a produção fôsse mais do quádruplo em 1630, a quando da ocupação de Pernambuco pelos holandeses.

Simonsen, o historiador que mais metódica e probamente se ocupa dêste assunto, traçou na sua *História Económica do Brasil,* recopilando e confrontando os poucos dados existentes, um quadro com o número de engenhos, a quantidade do açúcar exportado, em arrôbas, e do respectivo valor em libras esterlinas, para vários anos do ciclo açucareiro. Os números que nos fornece não são menos elucidativos. Calcula êle, para 1580, os engenhos — em 117, o açúcar exportado em 350.000 arrôbas e o valor respectivo em 528.181 libras esterlinas. Para 1640, se, por falta de indicação segura, omite o número de engenhos, avalia a exportação em 1:800.000 arrôbas, no valor de 3:598.860 libras esterlinas. O mesmo historiador calcula, todavia, que nas vésperas da invasão holandesa, que se deu em 1630, a produção do açúcar excedia os 2:000.000 de arrôbas. Desta sorte, se a exportação, cêrca de 1630, atingia aproximadamente o sêxtuplo da de 1580, ao terminar o período felipino, e quando a produção, mercê da guerra, era menor, o valor

do produto exportado, em libras, era sete vezes maior (1).

Estas considerações só ganham o devido preço, quando meditarmos em que, como escreve Simonsen: «O açúcar brasileiro dominou o comércio do produto entre 1600 e 1700, como já registava Barlaeus, na obra que escreveu em 1660, *e numa época em que era o mais importante artigo do escambo marítimo internacional*» (2). Ora, como o tráfico marítimo dêste açúcar, entrado o século XVII, era feito quási exclusivamente por navios portugueses, *a priori* se poderia afirmar que se realizara paralelamente o ressurgimento da nossa marinha mercante.

Os poucos números que possuímos confirmam inteiramente êste juízo. Só ao pôrto do Recife iam nesta época carregar açúcar cento e trinta a cento e quarenta embarcações, de porte correspondente a quarenta naus da Índia, ou sejam, pelo menos, 20.000 toneladas; e, em 1610, a frota que partia da Baía, de regresso ao reino, constava de setenta e quatro navios (J. Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal económico)*, número que deve ter ido em aumento progressivo até princípios do quartel seguinte. Para se compreender a importância dêste facto convém assinalar que nessa mesma época em muito raros anos voltavam da Índia quatro naus carregadas, ou seja a décima parte da tonelagem

(1) Roberto C. Simonsen, *História Económica do Brasil* (1580-1820), S. Paulo, 1937, 1.º vol., pág. 168 e segs.
(2) *Ibidem*, pág. 174.

que precisava Pernambuco; e que, além das embarcações, que iam carregar ao Brasil, um grande número se empregava no comércio dos portos da Guiné, Ilhas e Angola, do Mediterrâneo, do norte de Europa e nas pescarias da costa de África e da Terra-Nova. Outro facto, não menos elucidativo, é que durante os quinze anos que vão de 1623 a 1638, período agudo das hostilidades e ocupações dos holandeses no Brasil, estes nos tomaram 547 navios carregados. Grande, por seguro, devia ser a frota mercantil que em tão curto prazo permitiu tamanhas perdas.

Infelizmente Pedro Teixeira, mais curioso da geografia física que da economia, não fornece números estatísticos. Uma única vez, ao referir-se a Viana, nos afirma que «ha habido tiempo que echaba a la mar doscientos navios que venian cargados de azucar y otras mercancias». Frei Luiz de Sousa, descrevendo as prosperidades da mesma cidade em 1619, dizia: «Mas nenhum comercio lhe tem montado tanto como o das terras novas do Brasil, que vai em tamanho crescimento, que no tempo que isto escreviamos traziam no mar 70 navios de tôda a sorte, com que a terra está mossiça de riqueza, porque se estendem os proveitos a todos, sucedendo nos mais dos navios serem armadores e marinhagem tudo da mesma terra» (*Vida de Fr. Bartolomeu dos Mártires*, livro I, cap. 26). Em 1619, pois, ia o trato com o Brasil em crescimento, e só desde então se poderá admitir que o número de navios tivesse subido a 200,

para ter baixado antes de 1630, e sempre empregados no tráfico do açúcar, como se depreende das palavras de Teixeira.

E' evidente que êste incremento do comércio com o Brasil não podia ser apanágio de Viana, mas é certo que esta cidade era então o pôrto que sustentava com Pernambuco relações comerciais mais intensas. Não faltam testemunhos sôbre essa primazia dos vianeses no tráfico pernambucano. Citemos, por mais típico, a frase do P.^e Fernão Cardim, na sua carta de Outubro de 1585: «Os vianeses são senhores de Pernambuco, e, quando se faz algum arruído entre algum vianês, dizem em lugar de: ai que d'elrei, ai que de Viana» (1), etc. — o que, porventura, envolveria também uma denegação íntima de vassalagem ao soberano espanhol. Outro facto não menos elucidativo denuncia a extraordinária importância de Viana, como empório do comércio com a América: a sua primazia entre os núcleos de origem dos portugueses, que, durante a primeira metade do séc. XVII, constituíram a maioria dos habitantes de Buenos Aires, e foram os principais criadores das suas actividades características e riqueza (2). Mas, na mesma época e no mesmo lugar citado, Frei Luiz de Sousa nos diz

(1) Fernão Cardim, *Tratados da Terra e Gente do Brasil*, Rio de Janeiro, 1925, pág. 335.

(2) Vid. Jaime Cortesão, *A expansão territorial do Brasil*, cap. IV do 3.º vol. da *História da Expansão portuguesa no Mundo* e R. de Lafuente Machain, *Los Portugueses en Buenos Ayres*, Buenos Aires, 1931.

«que não só Viana mas tôda a terra de entre Douro e Minho é uma feira contínua de comprar e vender, embarcar e mercadejar». Pedro Teixeira, ao mencionar as terras distantes com as quais Vila do Conde entretinha seu comércio por mar, menciona, antes de nenhuma, o Brasil. E numa época, em que êste ressurgimento devia estar no início, já Pernambuco era visitada por «navios de Viana, Pôrto e Algarve». (*Um inquérito à vida administrativa e económica de Angola e do Brasil em 1601*, publicado por Albuquerque Felner).

Seja como fôr, os números de 70 navios em 1619 e 200 antes de 1630, ainda que êste último possìvelmente encarecido, servem-nos de estalão para calcularmos, por Viana, a percentagem em menor escala da frota mercante nos demais portos que concorriam com a foz do Lima no comércio do açúcar.

Não obstante, de todos os dados fornecidos por Pedro Teixeira, o mais eloqüente é o que se refere à construção naval, pois o geógrafo menciona nada menos de sete estaleiros, sem falar do Algarve, a cujos portos estende igualmente a mesma actividade. Acrescentemos que pouco depois da redacção da *Descripcion de las cuestas y puertos de España* se construíam também naus na Póvoa do Varzim, sendo certo que em Vila do Conde essa indústria prevaleceu desde o século XV ao XIX. Sob êste ponto de vista, cremos que nem no período mais florescente do século XVI essa actividade esteve tão generalizada no litoral português. E, por nossa parte, supomos que êste facto, como indí-

cio de um comércio marítimo vigoroso, vale pelo menos tanto como uma estatística dos navios existentes, índice mais variável.

Todo êste ressurgimento do tráfico marítimo, o que vale até certo ponto dizer ressurgimento da actividade económica geral, restituía Portugal às suas actividades mais características, e reatava a tradição medieval do fortalecimento das classes populares e da coesão social, fundada sôbre o trabalho e a comunidade sólida de interêsses, enlaçados pelo comércio marítimo.

Mas, a breve trecho, êste despertar de actividades e de classes ia sofrer um duríssimo contratempo com a ocupação do Brasil pelos holandeses. Em 1624, a quando da transitória perda da Baía, deu-se um verdadeiro levantamento nacional para a formação da armada e do exército, que levaram a cabo a restauração da cidade, com solícito apoio do Govêrno de Madrid, que viu naquele facto uma grave ameaça às colónias da coroa castelhana. Dos 26 navios, que formavam a armada, 10 foram fornecidos pelo Pôrto e Viana, e esta distinguiu-se em zêlo no socorro.

Mas, em 1630, os holandeses ocupavam Pernambuco, a mais rica das capitanias brasileiras, e cuja produção de açúcar orçava por metade da soma de tôda a província. E' de presumir o golpe terrível que êste facto, progressivamente agravado com o alargamento da ocupação, representou para o renascimento económico da metrópole. Recorramos novamente aos números. Uma das reve-

lações, a nosso ver, de maior alcance, feitas por Simonsen na sua *História económica do Brasil* é a de que o valor das exportações do açúcar durante os séculos XVI a XVIII foi de 300 milhões de libras, ao passo que o ciclo da mineração (ouro e diamantes) atingiu apenas 170 milhões (1). Cotejando no pormenor os números, fornecidos por aquêle historiador, pode calcular-se, sem exagêro, em 100 milhões de libras esterlinas o valor da exportação do açúcar, durante o período felipino.

Sabido quanto o ciclo do oiro e dos diamantes influiu no ressurgimento pombalino, pode avaliar-se a importância enorme que o tráfico de açúcar terá assumido no rejuvenescimento da economia portuguesa. E, se o ciclo da mineração produziu em menos tempo mais riqueza, o do açúcar, de base mais sólida, interessava, em compensação, muito mais do que ao Estado a uma percentagem infinitamente maior da população do reino.

Mas, entre 1630 e 1640, o conde-duque de Olivares mostrou-se extremamente remisso em atender os clamores que lhe chegavam do Brasil e de Portugal. A Espanha debatia-se com dificuldades calamitosas em todos os seus domínios. As sucessivas delongas, que terminaram em socorros deficientíssimos ao Brasil, agravaram de ano a ano a catástrofe, que já se estendera aos estabelecimentos africanos, provocando um côro de protestos afli-

(1) *Ibidem*, 2.º vol., pág. 222.

tivos no país. A deminuïção e ameaça de desaparecimento da maior fonte de riqueza e poderio do reino não podiam deixar de provocar a reacção da consciência nacional e muito mais nos núcleos mais interessados da população.

Quando em 1637 rebentou a sublevação popular de Évora, largamente preparada por êste estado de espírito colectivo, dentre as povoações periféricas que acompanharam deliberadamente a cidade alentejana, ou se mostraram dispostas a secundá-la, distinguiram-se precisamente os portos do Algarve, o Pôrto e Viana, centros de difusão daquele ressurgimento económico e social; e, a quando da conjuração de 1640, feita de acôrdo com o juiz do povo, os mesteres e a Casa dos Vinte e Quatro de Lisboa, os episódios mais típicos que põem de manifesto a profunda e espontânea solidariedade popular com o movimento, decorrem em Viana, onde o povo, socorrido pelas cidades vizinhas de Braga, Guimarãis e outras povoações, trava luta acesa com a guarnição castelhana do castelo, que ao fim logra tomar, e no Pôrto e em Setúbal, onde lances semelhantes se desenrolam e triunfam.

E' conhecida a polémica travada entre Camilo Castelo Branco e Oliveira Martins acêrca da participação dos jesuítas, diminuida por um e desvirtuada pelo outro, na Restauração de 1640. Hoje não é lícito negar a parte enorme que aos jesuítas portugueses coube na preparação daquele movimento.

Algures (1) procurámos provar que o Brasil e a Companhia de Jesus foram, durante o período felipino, dois vastos refúgios do nacionalismo português. Hoje acrescentaremos que ninguém, como os jesuítas, lavradores da cana sacarina e *senhores de engenho* em tantas das capitanias brasileiras, tinha a consciência da importância económica do tráfico do açúcar para o ressurgimento conjunto de Portugal e do Brasil. A prová-lo bastariam os alvitres, por fim aceites, do P.e António Vieira para o aproveitamento do comércio do açúcar como base suprema da libertação do Brasil, nos últimos anos da ocupação holandesa (2).

«A restauração nacional de 1640 — escrevia em 1884 Antero de Quental — fôra um facto em grande parte artificial, possível sòmente pelo abatimento da Espanha, que perdera a sua fôrça de atracção. O Portugal que ressurge nesta data não se parece nada com o outro, nada da sua nobre fôrça, do seu génio audaz. Não é mais que um triste bastardo, um ser definhado e mal vindo, o produto artificial da diplomacia que o seu grande amigo, o Inglês herético, protege, maltrata, diverte, explora. Pela sua própria fôrça não se manteria de pé...» (3). Esta tese, partilhada e desenvol-

(1) *História de Portugal*, ed. monumental, sob a direcção de Damião Peres.

(2) Simonsen, *ibidem*, t. I, pág. 171-172.

(3) Tradução portuguesa do original francês, publicado na *Revue universelle et internationale*, de 1884, no vol. III das *Prosas*, ed. da Imprensa da Universidade de Coimbra.

vida a seguir por Oliveira Martins na *História de Portugal*, é, em grande parte, falsa. Nada deturpa mais os juízos históricos que o preconcebimento ideológico e o pendor filosofante, descuidosos do estudo das fontes. Foi o que sucedeu àqueles dois artistas de génio.

Êste breve ensaio pretende contribuir para a revisão dum certo número daquelas afirmações, a que, nos dois casos, o prestígio do nome e o brilho deslumbrante do estilo deram a aparência de verdades.

No regresso ao tráfico marítimo a distância, com base na agricultura, multiplicando as actividades em todos os portos do reino, e do Brasil, devemos, em nosso entender, buscar a causa natural e viva da regeneração das energias nacionais, que precede e explica a Restauração. O instinto da grei conseguira renovar o Império em bases mais sólidas, isto é, criar as condições essenciais duma soberania específica; a insuficiência da Espanha para lhe garantir a segurança, com ameaça de ruína completa, reacendeu a consciência nacional. A esta vieram juntar-se outras causas de carácter moral e político, interno e externo, que provocaram a deflagração.

A geografia e a economia da Restauração identificam-se, nos seus traços gerais, com as da revolução popular e anticastelhana de 1383. Mais uma vez, como então e como sucederá mais tarde, a quando das revoluções liberais e da primeira revolução republicana, no fundo das nossas mais fortes comoções internas aparecem a determiná-

-las os interêsses ultramarinos. Estes, volvemos a dizer, se nos afiguram a linha viva de reacção, a medula que unifica a história portuguesa, que acusa a nossa personalidade nacional e distancia ainda mais a nossa política, em relação à Espanha, desde que esta perdeu o seu império ultramarino.